Jlustrowany Tygodnik

Numer 26

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

1. kwietnia 1929

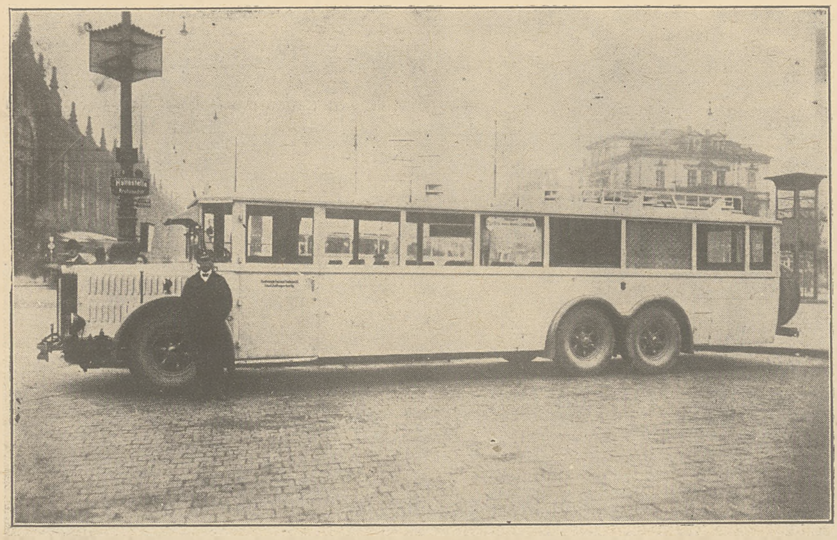
Motoryzacja najmłodszych



Podczas, gdy dzieciarnia dotychczas zadawalała się modelami samochodów z zapędem nożnym, dziś w Paryżu widuje się uszczęśliwionych malców, zajeżdżających do szkoły na prawdziwych samochodzikach elektrycznych, wypuszczonych ostatnio przez firmę Bugatti.

(New York Times)

Przyszłość komunikacji autobusowej w Polsce



W Saksonji uruchomiono cały szereg linij autobusów pospiesznych. Na linjach tych kursują autobusy „Buessing" trzyosiowe z silnikiem 130 KM.

Od dwóch lat jesteśmy świadkami olbrzymiej rozbudowy komunikacji autobusowej w Polsce. Dzięki inicjatywie prywatnej powstała i rozbudowała się sieć autobusowa, obejmująca rozległe połacie kraju. Autobus dotarł nawet tam, na Kresy wschodnie, gdzie niema nietylko kolei, lecz nawet dobrych dróg. Wystarczy wskazać, iż województwa tak bardzo zaniedbane pod względem komunikacyjnym, jak Polesie, Wołyń i Nowogródek, już w r. 1927 posiadały 72 regularne linje autobusowe. Dzięki autobusowi ogromne obszary zostały włączone w krąg interesów gospodarczych państwa, wskutek czego komunikacja autobusowa stała się potężnym czynnikiem cywilizacyjnym.

Zwłaszcza w Polsce, posiadającej rzadką sieć kolejową, dalszy rozwój sieci autobusowej jest warunkiem przyspieszenia się tętna życia gospodarczego i kulturalnego. Na zagęszczenie sieci kolejowej brak nam funduszów; stosunkowo mało znanym jest fakt, że na dostosowanie kolejnictwa polskiego do potrzeb bieżących potrzeba nie mniej, jak 2 miljardów złotych, a dalszych dwóch miljardów trzebaby na rozszerzenie sieci kolejowej zgodnie z postępem gospodarczym kraju. Kapitały niechętnie lokują się w inwestycjach kolejowych, te bowiem nisko się procentują (o ile nie przynoszą wogóle strat!); zaś głód pieniężny w Polsce jest tak dotkliwy, że mniej rentowne okazje lokaty nie posiadają żadnych widoków zrealizowania.

Wyjściem z tego dylematu jest forsowanie komunikacji autobusowej, która nie wymaga wielkich kapitałów inwestycyjnych, a na krótszych linjach przedstawia wyższość konkurencyjną nad kolejnictwem i to zarówno pod względem taryfowym jak ogólno-transportowym. To też we wszystkich krajach cywilizowanych świata, kolejnictwo przechodzi do pozycji obronnej w stosunku do automobilizmu i to tak w komunikacji osobowej, jak i towarowej.

Niedawno temu, p. minister komunikacji Al. Kuehn przedłożył sejmowi projekt rozbudowy P. K. P. obliczony na lat 5, przyczem zaznaczył, że spodziewa się w tym czasie otrzymać na ten cel 2 miljardy złotych, z budżetu państwa, dalsze zaś 2 miljardy winny przynieść pożyczki prywatne. Zdaniem naszem, przy omawianiu kwestji inwestycyj kolejowych nie można, nie wolno pomijać tak niesłychanie ważnego czynnika komunikacyjnego, jakim jest autobus. Wehikuł ten wychodzi obecnie zwycięsko z walki konkurencyjnej z koleją na krótkich dystansach; istnieje poważne prawdopodobieństwo, że z biegiem czasu, z postępem techniki autobus wypierać będzie kolej na coraz to dłuższych szlakach. Należy więc z góry zdyskontować przyszłość i program rozbudowy sieci kolejowej poddać rewizji, w kierunku ograniczenia inwestycyj kolejowych wszędzie tam, gdzie drogę kolejową zastąpić może linja autobusowa, przy równoczesnem silnem forsowaniu rozbudowy sieci drogowej.

Następujące cyfry przekonają nas o realności i praktycznej doniosłości naszych rozważań:

Już w r. 1927 regularna komunikacja utrzymywana była na 580 szlakach, na których kursowało 1.067 autobusów. Liczba osób przewiezionych autobusami wynosiła 49,700 osób na dobę, co w przybliżeniu na cały rok daje 18,140.500 (18,140,500) osób, ale faktycznie liczba ta wynosiła do 20 miljonów osób, ze względu na przepełnienie w autobusach. Liczba autobuso-kilometrów wynosiła 138,266 na dobę.

Najbardziej uderza nas następująca cyfra: oto długość szlaków, na których kursują autobusy wynosiła już w r. 1927 — 23.995 km. Wagę tej cyfry zrozumiemy, gdy zestawimy ją z długością normalno-torowej sieci kolejowej w Polsce, która na dzień 31 grudnia 1925 r. (odtąd liczba ta niewiele się zmieniła) wynosiła 16.997 km. A więc już w r. 1927 sieć autobusowa była o 7.000 km., czyli o blisko 50 proc. gęstsza, niż sieć normalnotorowej komunikacji kolejowej.

Za r. 1928 odnośnych cyfr jeszcze nie posiadamy, wszakże wiemy, że rok ten był okresem rekordowego rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce. Nastąpiło to w związku z wejściem w życie (15. XII. 1927) nowej ustawy przemysłowej, która zwolniła z pod koncesji przedsiębiorstwa autobusowe i uczyniła je przemysłem wolnym. W ten sposób stworzony został podatny grunt dla gorączkowej pracy kapitału prywatnego, który zajął się samorzutnie rozbudową komunikacji autobusowej, zachęcony wysokim stopniem rentowności tego działu.

Rozwojem tym kolej poczuła się zagrożoną, silny rozwój autobusów odebrał kolei dużą część przewozów osobowych i towarowych również powiększył deficytowość szeregu linij zwłaszcza w dziale pasażerskim. Kolej postanowiła się bronić i w tym celu przygoto-



Na „dworcu autobusowym" w Dreznie. Pospieszny autobus na 30 osób z przedziałami dla niepalących, dla palących, i tualetą.

wuje szereg środków zaradczych, które mają wzmocnić jej pozycję w walce konkurencyjnej z autobusem.

Cytując za dr. F. Zweigiem, planowane są reformy w kierunku usprawnienia własnego aparatu przewozowego i przystosowania go do nowych wymagań ruchu pasażerskiego i towarowego.

Dla obsługi linij o małym, ale częstym ruchu osobowym, a więc podmiejskich lub prowadzących do uzdrowisk, postanowiono wprowadzić wagony motorowe, lub autobusy szynowe, na krótkich zaś linjach magistralnych, łączących większe miasta — np. Kraków — Katowice — krótkie pociągi o ruchu przyspieszonym.

W ruchu towarowym ministerstwo komunikacji stara się o zniesienie obecnego podatku miejskiego, obciążającego ładunki kolejowe.

Ponadto projektuje się obniżenie taryfy na przesyłki ekspresowe o wadze od 10—50 kg., które będą traktowane taryfowo w sposób praktykowany przez pocztę.

Dla utrzymania przy kolei przewozu przesyłek drobnicowych, postanowiono zorganizować przyjmowanie przesyłek bezpośrednio od nadawcy i dostarczenie bezpośrednio odbiorcy, przez rozwinięcie odpowiednich stacyjek miejskich i nawiązanie ścisłego stosunku między temi stacjami, a klientami.

Wreszcie kolej projektuje rozwinięcie własnego ruchu autobusowego, przystosowanego do kursowania pociągów, jako przedłużenia sieci kolejowej.

Widzimy, że konkurencja samochodu, podobnie zresztą, jak wszelka wolna konkurencja, poruszyła dotychczasową bierność administracji kolejowej, zmusiła ją do zejścia z linji najmniejszego oporu, po której kroczyła dotąd przez ciągłe podwyżki taryf, a do wkroczenia na drogę racjonalizacji i reorganizacji aparatu przewozowego.

Niedość na tem. W przygotowaniu znajduje się projekt ustawy o uregulowaniu ruchu autobusowego, a opracowany w tym duchu, by pomóc kolei w walce konkurencyjnej z prywatnemi autobusami drogą znacznego ograniczenia i skrępowania inicjatywy prywatnej w komunikacji autobusowej.

Projekt opracowywany przez ministerstwo robót publicznych, przewiduje zasadę koncesji, jako zasadę ogólnie obowiązującą dla wszelkich przedsiębiorstw autobusowych w Polsce. Wedle projektu, koncesji takiej udzielałoby Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, Poczt i Telegrafów oraz Ministerstwem Komunikacji (podkreślamy: Ministerstwo Komunikacji i stwierdzamy brak Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które na podstawie m. in. ustawy przemysłowej opiekuje się przemysłem autobusowym).

Projekt posiada olbrzymią doniosłość dla rozwiązania zagadnień komunikacyjnych w Polsce. Nie ulega wątpliwości, że dotychczasowy stan techniczny, organizacyjny i prawny w zakresie komunikacji autobusowej nie jest zadowalający.

Wzmiankowana powyżej ilość 1 067 autobusów, utrzymujących regularną komunikację na 580 szlakach, należała do 855 przedsiębiorstw autobusowych, czyli że na 1 przedsiębiorstwo przypadał w r. 1927 1,1 autobus, t. j., że przynajmniej 82% przedsiębiorstw posiadało zaledwie po... jednym autobusie! Jest to odzwierciadlenie wadliwej i nieracjonalnej organizacji naszych przedsiębiorstw autobusowych. Poza kilkoma poważniejszemi przedsiębiorstwami, posiadającemi po kilka pierwszorzędnych, a nawet czasem luksusowych maszyn i prowadzących racjonalną ich eksploatację, większość właścicieli linij autobusowych stanowią ludzie, posiadający po 1 autobusie i widzący w nim przedewszystkiem objekt, dający łatwy i szybki dochód. Tacy przygodni przedsiębiorcy, nieznający się ani na technice samochodowej, ani na właściwej eksploatacji autobusu, dążą przedewszystkiem do wyciśnięcia z niego w jaknajkrótszym czasie maksimum pieniędzy. Bojąc się inwestować poważniejsze kapitały, nie kupują większych i lepszych maszyn, budowanych specjalnie jako autobusy, ale przerabiają w tym celu zwykłe podwozie ciężarowe lub nawet częściej półciężarowe, absolutnie niedostosowane do swego nowego przeznaczenia. Mając tylko jeden autobus, nie mogą sobie pozwolić na posiadanie własnego warsztatu lub zapasowego motoru i innych ważniejszych części. Autobus, pozbawiony właściwej technicznej opieki, a przytem przeciążony i jeżdżący zawsze z nadmierną ilością pasażerów, bardzo szybko się niszczy, wskutek czego regularność i bezpieczeństwo jazdy na tych linjach jest małe.

Te i inne jeszcze względy skłoniły nas do wypowiedzenia się w jednym z pierwszych numerów naszego pisma za zasadą koncesjonowania przemysłu autobusowego; zresztą np. Związek Właścicieli Autobusów w Poznaniu również wypowiedział się po naszej myśli. Stoimy nadal na stanowisku, że uregulowanie istniejącego stanu rzeczy drogą ustawy, któraby postawiła przedsiębiorstwom autobusowym szereg wymogów rzeczowych, z drugiej znów strony nadała im prawa nawet o charakterze monopolistycznym, jest postulatem słusznym i celowym. Jednak obawiamy się, że sposób zrealizowania tego postulatu, projektowany przez Ministerstwo Robót Publicznych jest niebezpieczny. Pominięcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu na korzyść Ministerstwa Komunikacji w określeniu władz powołanych do opinjowania wniosków o koncesję wydaje się dobitnie świadczyć o tem, że przedewszystkiem decydować będzie o przyszłej rozbudowie polskiej sieci autobusowej — interes kolei. Zresztą nic w tem dziwnego i wszędzie na świecie państwo, działając w charakterze suwerena przedewszystkiem bierze pod uwagę swe własne interesy fiskalne, t. j. dobro przedsiębiorstw państwowych; w Polsce zaś objaw ten szczególnie jaskrawo zarysowuje się na tle polityki neo-etatystycznej. Wpływem tej właśnie polityki jest myśl o państwowych linjach autobusowych.

W takich warunkach — jakże nie wypowiedzieć zastrzeżeń wobec projektu ministerjalnego? Pogwałcenie praw inicjatywy prywatnej przez P. K. P. zaszkodziłoby nietylko całemu gospodarstwu społecznemu (podrożenie kosztów transportu), ale także zaszkodziłoby samemu kolejnictwu, wiadomo bowiem, że wolne współzawodnictwo rozwija energję, pomysłowość i inicjatywę.

Reasumując stwierdzamy, że, jak dawniej, tak i dzisiaj uznajemy ustawowe uregulowanie komunikacji autobusowej za potrzebę palącą — jednakże wypowiadamy się przeciwko takiemu sprawy załatwieniu, któreby zgóry uniemożliwiało rozstrzyganie sporów między koleją a inicjatywą prywatną według objektywnych zasad racjonalizmu gospodarczego.

* * *

Jeszcze słów kilka o zamiarze utworzenia państwowych linij autobusowych. Nie możnaby tej imprezie niczego zarzucić, gdyby ministerstwo otwierało linje między takiemi miastami, które tej nowoczesnej komunikacji nie posiadają. Tak niestety nie jest. Rząd chce zetatyzować, jak nas informują, tylko linje o największej frekwencji, jak np. Warszawa — Radom, ponieważ tutaj już niema ryzyka, że autobusy będą stały nieczynne; linje ryzykowne co do wyników finansowych pozostawi się nadal inicjatywie prywatnej.



Pasażerom uprzyjemnia podróż obficie zaopatrzony zimny bufet. Potrawy i napoje podaje się na małych stoliczkach, umocowanych, podobnie jak w pociągach pospiesznych, przy ścianie autobusu.

Możnaby nawet na taką etatyzację się zgodzić, gdyby linje państwowe współzawodniczyły na tych samych drogach z linjami prywatnemi. Byłaby to coprawda konkurencja nieuczciwa, bo państwowe autobusy nie opłacałyby oczywiście ani podatków, ani nie byłyby zmuszone do oprocentowania kapitału inwestycyjnego według stopy rynkowej. Ale nawet tak utrudnionej konkurencji ponoć obawia się państwo, bo na trasach, gdzie ruch będzie „regulowany" autobusami państwowemi, państwo chce sobie zastrzec wyłączność komunikacji...

Dotychczas, gdy rząd przejmował jakąś dziedzinę życia gospodarczego pod własny zarząd, słyszało się, że prywatna inicjatywa wykazała na tem polu za mało aktywności. Tego argumentu jednak nie można zastosować do przemysłu autobusowego, bo, jak to powyżej wykazaliśmy, został stworzony przez osoby prywatne, w trudnych pracujące warunkach. Zadaniem państwa jest ułatwianie zdrowego rozwoju komunikacji autobusowej, nie zaś jej tamowanie. *T. K—j.*



Po zdobyciu światowego rekordu szybkości dla samochodów major H. O. D. Segrave usiluje przełamać rekord szybkości dla łodzi motorowych. Na rycinie widzimy jego motorówkę „Miss England" w pełnym biegu. Fot. New York Times

Szał szybkości

Ze zdumieniem i osłupieniem dowiedziała się ludzkość w roku ubiegłym o ustaleniu rekordu światowego szybkości przez majora Segrave,a. Szybkość ta wydawała się tak niesłychaną, że nie chciano wprost wierzyć, ażeby osiągnięcie takiej szybkości wogóle było możliwe. W każdym razie sądzono, że Segrave osięgnął ostateczną granicę możliwości ludzkich, których chyba już nigdy nie da się przekroczyć. Było to aż nadto zrozumiałe.

Wyobraźmy sobie tylko szybkość 327 km na godzinę. „Jak strzała"? Czterokrotnie prawie prędzej! Jest to szybkość tak wielka, że pozwoliłaby nam — oczywiście teoretycznie, gdyż utrzymanie jej na dłuższy czas jest w obecnych warunkach techniczną niemożliwością — na odbycie podróży z Poznania do Warszawy w przeciągu niecałej godziny. Pomyślmy: samochodem, bo „szybkolotny" samolot zabiera nam przeszło dwie godziny czasu. Porównanie to mówi samo za siebie. Jakżeż tu więc ganić sceptyków? A jednak całe ich niedowierzanie nie wytrzymało nawet czterech tygodni, gdyż niewiarogodny ten rekord Segrave'a został pobity, i to pobity aż dwa razy, przez Campbella i Ray Keech'a.

Tak przedstawiała się sytuacja w roku 1928.

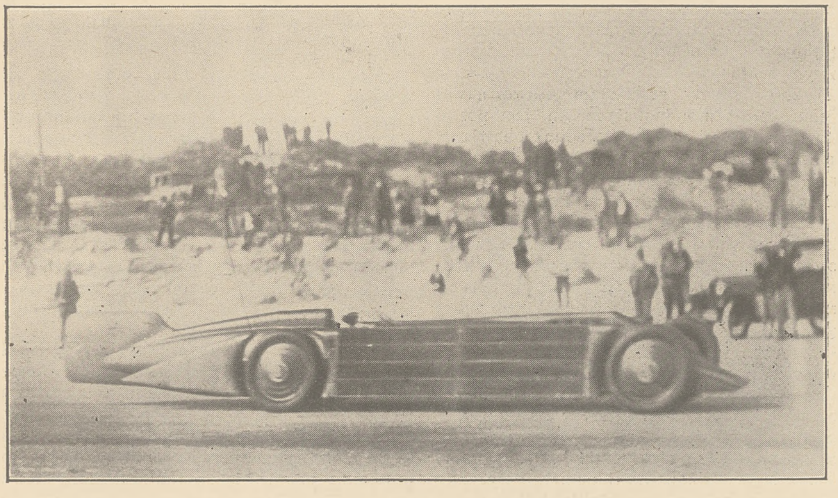
W bieżącym roku, po długich i sumiennych przygotowaniach wszystkich konkurentów, doczekaliśmy się nowego rekordu światowego majora Segrave'a. Stosunek, w jakim zmożono poprzedni rekord, jest oczywiście olbrzymi. Nie jest to już, jak przy poprzednich trzech rekordach, lidytowanie się o drobne ułamki sekund, mniej lub więcej przypadkowych, lecz rezultat jaknajbardziej wydatnego wyzyskania wszelkich możliwości technicznych.

Przyzwyczailiśmy się jednak już do rzeczy dziwnych, to też wieść o ostatnim rekordzie nie wywarła już tak piorunującego wrażenia, jak rekord Segrave'a. Pouczeni doświadczeniami ubiegłego roku byliśmy przygotowani na wszystko, bodajże nawet na cud. Nikt nie podnosił już kwestji wiarogodności, nikt już nie uważał, że rekord nie jest już do pobicia.

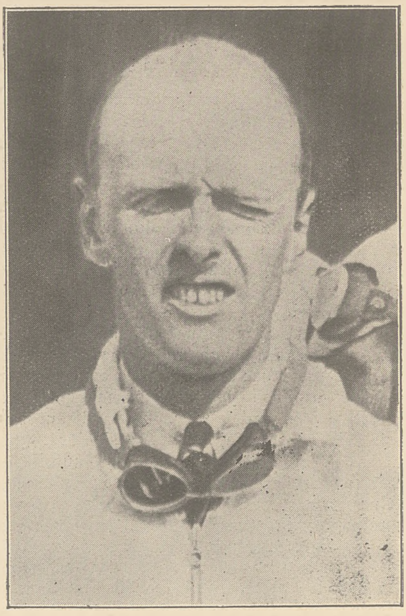
Natomiast wysunęła się inna kwestja. Coraz częściej bowiem spotykamy się z zapytaniem: po co to wszystko, w jakim celu?

Na pytanie to nie łatwo odpowiedzieć. Major Segrave, obecnie champion świata, a długoletni kierowca wyścigowy, na podobne zapytanie od lat już jedną tylko ma odpowiedź:

— Dzisiejsza maszyna wyścigowa jest zarodkiem maszyny turystycznej dnia jutrzejszego.



Pierwsza fotografja biegu rekordowego „Złotej Strzały" na chwilę przed osiągnięciem szybkości maksymalnej. Fotografja ta w pół godziny po ukończeniu biegu została drogą radjową przekazana do New Yorku. Fot. New York Times



Major H. O. D. Segrave, zdobywca światowego rekordu szybkości, tuż po ukończeniu biegu.

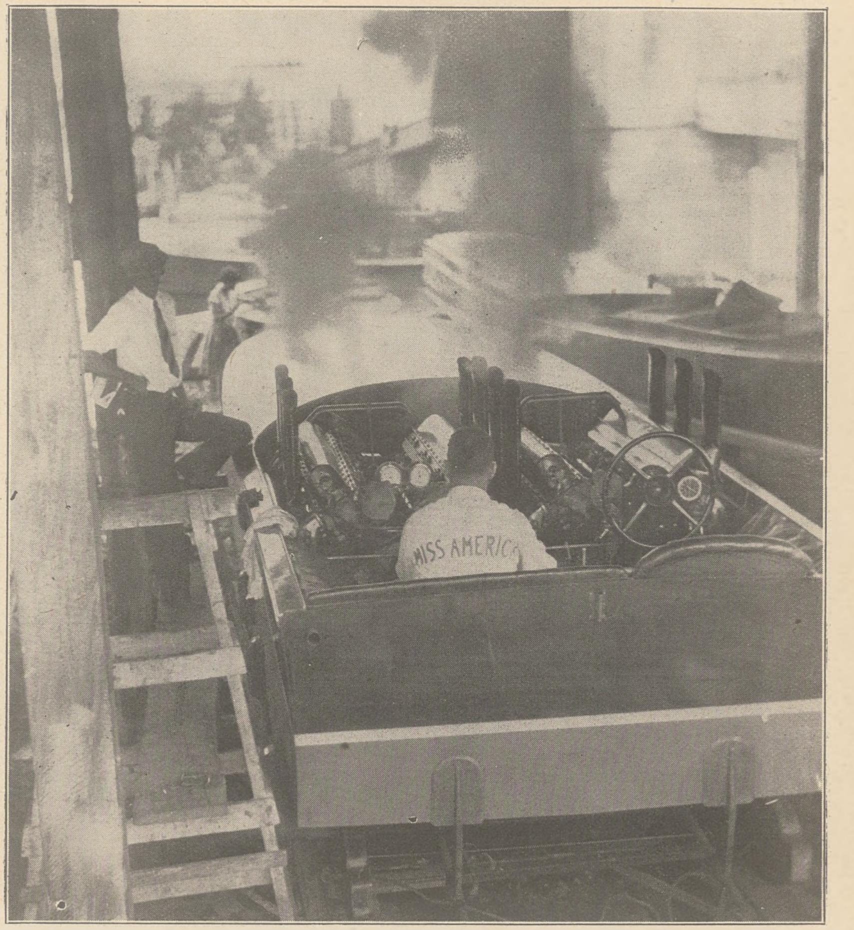
Rzeczywiście trudno mu tu odmówić racji, jeżeli chodzi o poprzednie rekordy światowe, z trudem dobijające się początkowo szybkości 150, później 200 i 250 km na godzinę! Czy pogląd Segrave'a można jednak zastosować do obecnych szybkości rekordowych, jak też do odnośnych maszyn i silników? Dzisiejszy rozwój automobilizmu zdaje się stanowiska jego raczej nie potwierdzać, aczkolwiek i tu niczego nie można przewidzieć. Tak jak dawniej Ameryka, tak dziś cały świat stał się krajem nieograniczonych możliwości automobilowych.

Jedna rzecz nie ulega wątpliwości: najgłówniejszym bodaj motorem wszystkich wysiłków rekordowych jest niewątpliwie zjawisko, które sam Segrave określa jako „lure of speed" — szał szybkości, który niekiedy opanowuje człowieka. „Szał szybkości" nie jest specyficznym zjawiskiem naszego dopiero wieku. Spotykamy go już dawniej. Czemżeż bowiem innem były np. wyścigi kwadryg w starożytnym Rzymie? Oczywiście rozwijane tam szybkości z natury rzeczy były ograniczone, a i tam już walczono zaciekle o każdy ułamek sekundy. Dopiero w czasach najnowszych „szał szybkości" znalazł właściwy dla siebie teren popisu.

Jest to w całem tego słowa znaczeniu szał, bo jakżeż inaczej można rozumieć, aby człowiek zrównoważony siadał do potwora tysiąckonnego poto, aby przelecieć kilka mil z nieziemską wprost szybkością i to w dodatku w gęstej mgle, jak Segrave podczas swego biegu rekordowego.

„The lure of speed", szał szybkości, jest to nałóg również potężny, jak morfina, lub alkohol. Kogo raz opanuje, tego ze szpon swych nie wypuści. Jest nieprzepartą mocą, która pcha coraz to dalej. Przypomnijmy sobie zapowiedź Segrave'a po zeszłorocznym jego rekordzie:

— To był mój ostatni bieg! — powiedział z całą stanowczością. To samo powiedział po ustanowieniu ostatniego rekordu. Czy zechce mu kto uwierzyć? „The lure of speed" — trzyma i nie puści.



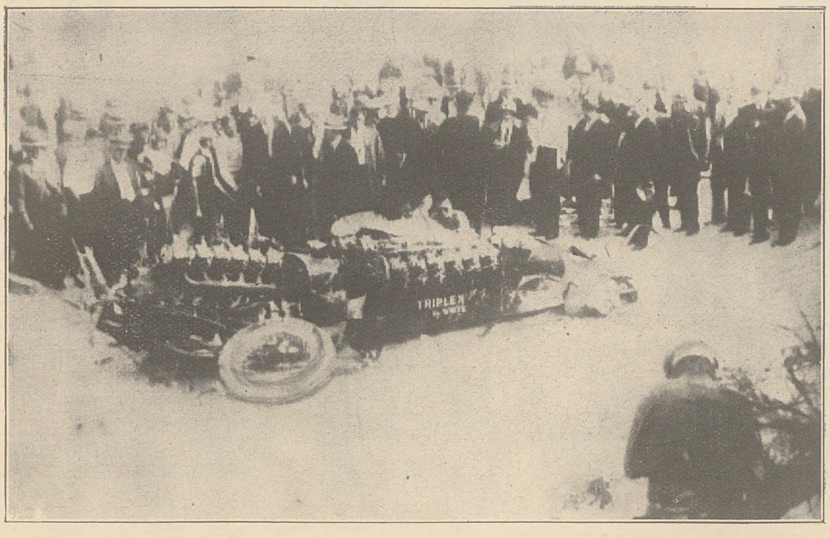
Potężna łódź motorowa „Miss America", własność znanego szampiona Gar Wood'a, będzie broniła rekordu amerykańskiego. Fot. Underwood and Underwood.

* * *

Terenem popisów naszych rekordsmanów szybkości jest nietylko tor rekordowy w Daytona Beach. Obecnie przygotowuje się ciężka walka o rekord szybkości na wodzie. I tu, jak przy rekordach lądowych, rozgrywka odbywa się pomiędzy Anglją i Ameryką. Wysiłki Anglików są zresztą zupełnie zrozumiałe, gdyż wielka narodowa ich nagroda za rekord na motorówce, „Złoty Puhar", od szeregu lat znajduje się w posiadaniu Stanów Zjednoczonych. Nie pomogły kilkuletnie wysiłki Anglji. Ameryka dzielnie broniła swojej zdobyczy.

Dziś wystąpił w szranki major Segrave z łodzią motorową zupełnie nowego typu pod nazwą „Miss England". Od chwili swego rekordu samochodowego „Złota Strzała" przestała go interesować. Została ona wysłana frachtem do Anglji. Całe jego zainteresowanie skoncentrowało się na „Miss England", a próby dokonane dotychczas rokują, zdaniem Segrave'a, wszelkie nadzieje pobicia także rekordu szybkości na wodzie.

Major Segrave zwykle dotrzymuje swych zapowiedzi. To też Amerykanie przygotowują się do ciężkiej walki. Gar Wood, znany amerykański champion na motorówkach, oraz konstruktor motorówek wyścigowych, ukończył już budowę nowej łodzi rekordowej, siódmej z rzędu, nazwanej „Miss America VII", zaopatrzonej w dwa potężne silniki lotnicze. Po odbyciu próbnych jazd i wypróbowaniu silników, spoczęła ona w pływającym hangarze, gdzie oczekuje decydującego momentu.

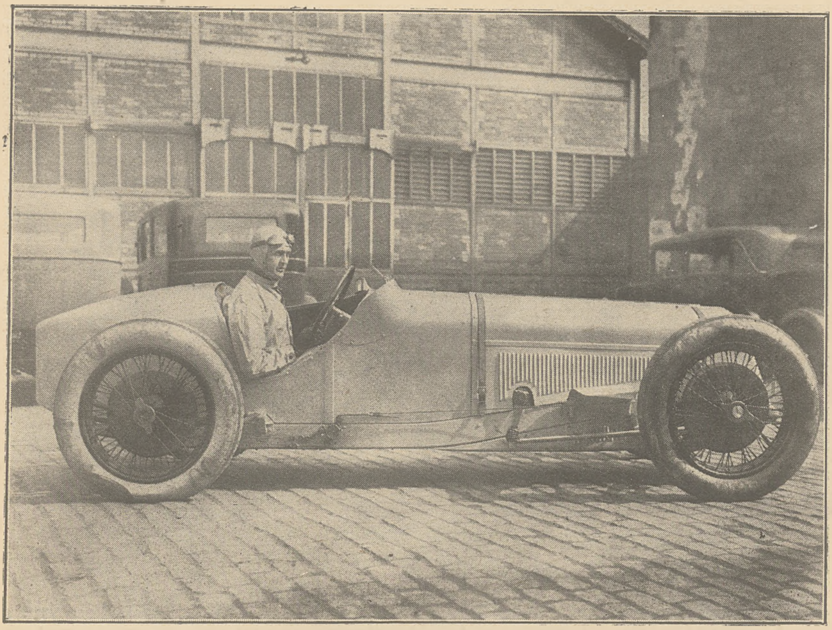


Samochód „Triplex" White'a, na którym, podczas próby pobicia rekordu światowego, zabił się Lee Bible. Fotografja ta, przekazana drogą radjową do Europy, ucierpiała bardzo wskutek przeszkód atmosferycznych, które częściowo zamazały obraz. Fot. Keystone

* * *

Rywalizacja Ameryki i Europy w bieżącym roku będzie ostrzejsza, jak zazwyczaj, walka bowiem została już przeniesiona na teren normalnych wyścigów samochodowych. Dotychczas w tej dziedzinie tak Ameryka jak i Europa szły zupełnie odmiennemi drogami. W Europie wyścigi samochodowe rozpadały się na dwie zasadnicze kategorje.

Pierwszą z nich stanowiły wyścigi czysto amatorskie, organizowane przez poszczególne kluby i zrzeszenia automobilowe. Stawali tu do startu kierowcy-amatorzy na własnych maszynach i między sobą walczyli o palmę pierwszeństwa. Nagrody w postaci puharów, dyplomów itp. bardzo były zaszczytne, lecz nie wiele przynosiły korzyści finansowych. Nie o to też zresztą chodziło, gdyż wyczyny uważano za sport w pełnem tego słowa znaczeniu. Wyścigi te odbywały się przeważnie na torach szosowych. Drugą kategorję wyścigów w Europie tworzą wyścigi na wielkich to-



Louis Chiron, mistrz Europy na samochodach wyścigowych za rok 1928 udał się do Indianopolis (U. S. A.) z samochodem wyścigowym „Delage" nowego typu. Wide World

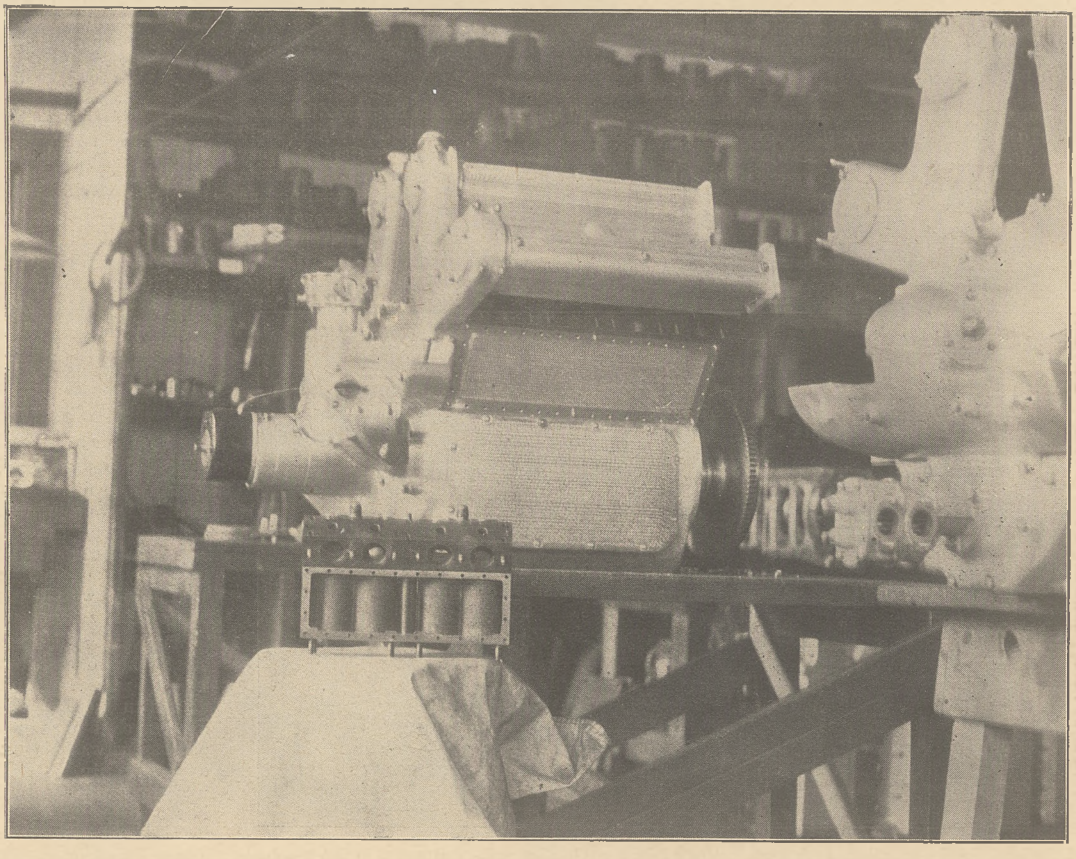
rach, jak Monza, Montlhery, Nuerburg-Ring itd. Wyścigi te wymagają specjalnych maszyn wyścigowych, które są nagół dość kosztowne. Dlatego też poszczególni kierowcy są przeważnie subwencjonowani przez fabryki, lub też poprostu angażowani przez daną wytwórnię. Tutaj raczej rozgrywają się walki pomiędzy poszczególnemi markami.

Inaczej zupełnie traktuje się wyścigi samochodowe w Ameryce. Odbywają się one tam bardzo często na licznych torach, z których najsławniejszym i największym jest tor wyścigowy w Indianopolis. Jednakże wyścigi amerykańskie nie są niczem innem, jak atrakcyjnem widowiskiem. Kierowcy startujący w tych wyścigach, nie jeżdżą tam wyłącznie dla prywatnych ambicyj, lecz — dla pieniędzy. Kierowcy zakupują po części na koszt własny samochody, — od dwóch tylko, lub trzech wytwórni, które wyspecjalizowały się w budowie silników wyścigowych. Fabryki same z całem tem widowiskiem niewiele mają wspólnego, a zainteresowanie się ich ogranicza się do dostarczenia jaknajlepszych materjałów, aby nadmiernie częste wypadki, lub złe wyniki nie wpłynęły ujemnie na zbyt ich maszyn wyścigowych. Zresztą maszyny te robi się według specjalnych życzeń każdego kierowcy, że tak powiem, na miarę. Główny kontyngent tych pojazdów dostarczają Miller i Duesenberg. Przedsiębiorcy, których własnością jest tor, dzięki olbrzymiej frekwencji, dochodzącej do setek tysięcy widzów, robią olbrzymie pieniądze i płacą kierowcom, bez względu na wynik wyścigów, wysokie honorarja. Pozatem zwycięzcy otrzymują poważne nagrody.

W roku bieżącym po raz pierwszy bodaj w historji amerykańskich wyścigów samochodowych stanie do walki kierowca europejski, na europejskim samochodzie, a mianowicie Louis Chiron, mistrz Europy na samochodach za rok 1928. Samochód jego, marki Delage, jest specjalnym typem, przygotowanym do tych wyścigów. Na szczególną uwagę zasługuje mianowicie silnik, który mimo niezwykle niskiego litrażu (1 500 ccm) wydaje 150 KM — oczywiście z kompresorem. Amerykańskie fabryki samochodów wyścigowych poczuły się zagrożone w swych interesach. To też w zakładach Miller przygotowano już specjalny silnik wyścigowy, zbudowany cały ze stopów metali lekkich, który zdaniem konstruktorów pobije wszystkie dotychczasowe rekordy na torze w Indianopolis. Chiron wystąpi po raz pierwszy na wyścigach wiosennych w maju bieżącego roku. *S. Frank.*

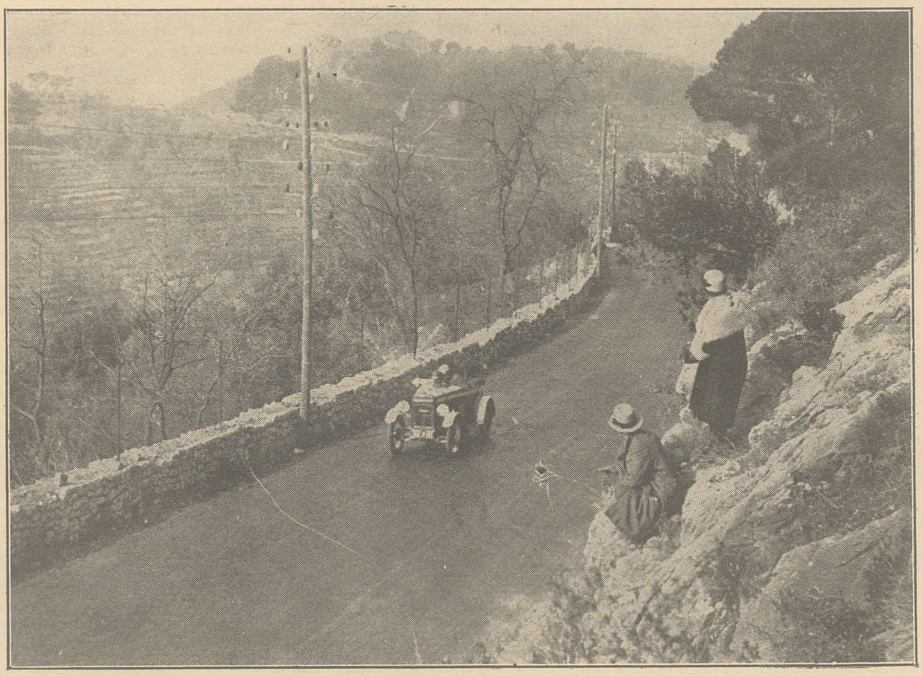
Najbogatszy kraj w samochody

(swj) Nagół jest mniemanie, że w Stanach Zjednoczonych znajduje się nie tylko największa ilość samochodów (23 milj.), lecz również przypada tam na najmniejszą ilość mieszkańców jeden samochód (przeciętnie 1 samochód na 5 mieszkańców). Tymczasem sprawa przedstawia się inaczej, bowiem w sercu Afryki leży kraj, który pod tym względem bije rekord Stanów Zjednoczonych. Krajem tym jest Kongo belgijskie, posiadające 2044 wozów samochodowych. Jeżeli wykluczymy ludność tubylczą, która w żadnym razie nie korzysta z tego nowoczesnego środka lokomocji, wtedy na 5900 europejczyków, jacy zamieszkują Kongo belgijskie, wypada przeciętnie 1 samochód na 288 białych mieszkańców.



Nowy silnik wyścigowy „Miller-Spezial", który w bieżącym roku na torze Indianopolis będzie bronił sławy kierowców amerykańskich, zagrożonych pojawieniem się szampiona Europy, L. Chirona. Fot. Underwood and Underwood

Rajdy samochodowe



Paryż — Nicea. Vinatrier na samochodzie „Rosengart", zwycięzca w kategorji do 750 ccm w wyścigu górskim na La Turbie. Fot. Londyński

Jak corocznie, tak i w roku bieżącym słynne kryterjum samochodowe „Paryż-Nicea" zakończyło się pełnym sukcesem. Z 35 samochodów uczestniczących w ciekawym tym rajdzie, 25 dobiło szczęśliwie do mety. Jak wiadomo, rajd ten połączony był z próbą szybkości, próbą hamowania i przyśpieszania, wyścigiem bez rozbiegu na dystansie 500 m. i wyścigiem górskim na La Turbie. Próby te nie były łatwe, o czem najlepiej świadczy fakt, że bez punktów karnych pozostało jedynie dwóch uczestników, a mianowicie Vasselle na samochodzie Hotchkiss i Lamberjack na autobusie Saurer. Autobus ten, nazwany „Virginie", zasłużył sobie na tem większą sławę, że podczas całego rajdu, jak i przy wszystkich próbach i wyścigach jechał z pełnem obciążeniem, tj. z 11 pasażerami. W przeciwieństwie do lat ubiegłych, w kryterjum „Paryż—Nicea" po raz pierwszy — poza klasyfikacją w kategorjach, — ustanowiono klasyfikację generalną.

Wyniki wyścigu 500-metrowego w Nicei przedstawia się, jak następuje:

Samochody sportowe: Kat. 750 ccm: 1. Vinatier (Rosengart), 31,6 sek.; Kat. 1100 ccm: 1. Signoret (Salmson), 22,6 sek.; Kat. 1500 ccm: 1. Rigal (Alfa Romeo), 22,6 sek.; Kat. 3000 ccm: 1. Friedrich (Bugatti), 21,8 sek.; Kat. 5000 ccm: 1. Morand (Chrysler), 24 sek.; Kat. 8000 ccm: 1. Osnobichine (Mercedes), 23,4 sek.

Autobusy: 1. Lamberjack (Saurer), 36,6 sek.

Samochody wyścigowe: Kat. 750 ccm: 1. Rey (Peugeot), 26,2 sek.; Kat. 1100 ccm: 1. De Joncy (Amilcar), 21,4 sek.; Kat. 1500 ccm: 1. R. Dreyfus (Bugatti), 20 sek.; Kat. 2000 ccm: 1. Divo (Bugatti), 18,6 sek. (96 770 km. na godz., najlepszy czas dnia wszystkich kategoryj.

Podczas tradycyjnalnego wyścigu górskiego na La Turbie uzyskał Stuck na Austro-Daimlerze nowy rekord. Z uczestników rajdu „Paryż — Nicea" najlepszy czas dnia osiągnął Rigal na „Alfa-Romeo". Trasa wyścigu wynosiła 6,3 km. Wyniki były następujące:

750 ccm: 1. Vinatier (Rosengart), 6' 6" 3/5; 2. Veniel (Rosengart), 7' 17" 2/5; 3. Dupin (Rosengart), 7' 41"; 4. Bock (Rosengart), 8' 19" 3/5; 5. Blanchon (Rosengart), 8' 21"; 6. Louis (Rosengart), 8' 52" 3/5; 7. Lejeune (Rosengart), 9' 50".

1 100 ccm: 1. Lepage (Rally), 6' 21" 1/5; 3. Givaudan (Rally), 7' 23" 4/5; 4. Ledur (Salmson), 8' 33" 3/5; 5. Poverschie (Fiat), 9' 28" 4/5; 6. Le Dilhuit (Michel-Irat), 10' 32".

1500 ccm: 1. Rigal (Alfa-Roméo), 5' 20" 3/5; 2. Olanesco (Amilcar), 8' 31" 3/5.

3 000 ccm: 1. Mme. Paindavoine (Bugatti), 6' 35"; 2. Falck (Hotchkiss), 6' 31" 2/5; 3. Chauchat de Benneville (Delage), 6' 38" 4/5; 4. Copper-Royer (Ballot), 6' 46" 1/5; 5. Malaret (Bugatti), 6' 46" 4/5.

5 000 ccm: 1. Brisson (Stutz), 5' 27" 4/5; 2. Vasselle (Hotchkiss), 5' 38" 2/5; 3. Bula (Oakland), 5' 54" 4/5; 4. Champoiseau (Chrysler), 6' 21"; 5. Roger Mongin (Hotchkiss), 6' 33".

8 000 ccm: 1. Roberts (Graham-Paige), 5' 58" 3/5.

Autobusy: 1. Lamberjack (Saurer), 9' 38" 1/5.

Samochody sportowe i wyścigowe: 750 ccm: 1. Rey (Peugeot), 6' 2" 4/5.

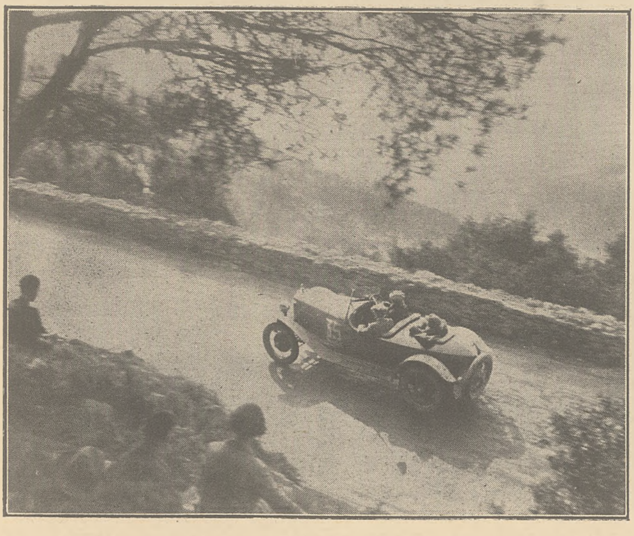
1 100 ccm: 1. Roux (Salmson), 4' 35" 4/5; 2. de Joncy (Amilcar), 4' 40" 1/5; 3. Signoret (Salmson), 5' 8" 3/5; 4. Pagliari (Salmson), 8' 10".

1 500 ccm: 1. Dreyfus (Bugatti), 4' 20" 1/5; 2. Foc (Bugatti), 4' 56" 1/5.

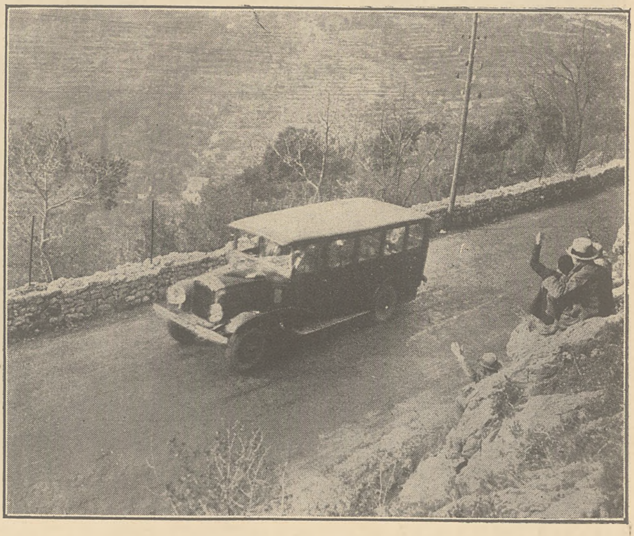
2 000 ccm: 1. Divo (Bugatti), 4' 32" 2/5; 2. Whitechurch (Bugatti), 5' 23" 4/5.

3 000 ccm: 1. Friderich (Bugatti), 4' 47" 3/5.

5 000 ccm: 1. Stuck (Austro-Daimler), 4' 9" 4/5



Paryż — Nicea. P. Chauchat de Benneville, na Delage'u zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej. Fot. Londyński



Paryż — Nicea. Autobus „Saurer" w wyścigu górskim na La Turbie osiągnął doskonały czas. Kierowca: Lamberjack. Fot. Londyński



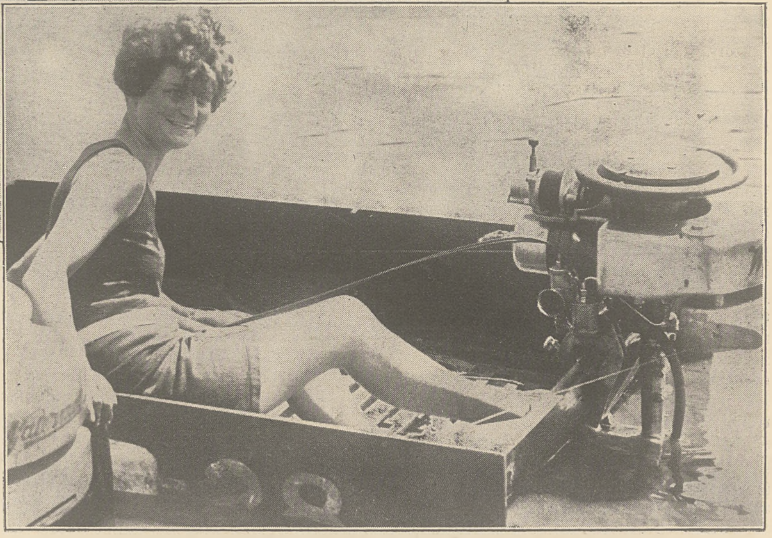
5 000 ccm: 1. Vasselle (Hotchkiss), 2. Brisson (Stutz), 3. Bula (Oakland), 4. Champoiseau (Chrysler), 5. Mongin (Hotchkiss).

8 000 ccm: 1. Roberts (Graham=Paige).

Autobusy: 1. Lamberjack (Saurer).

Klasyfikacja ogólna: 1. Chauchat de Benneville (Delage), 2. Vasselle (Hotch=kiss), 3. Ledur (Salmson), 4. Falck (Hotchkiss), 5. Copper=Royer (Ballot, 6. Roberts (Graham=Paige), 7. Brisson (Stutz), 8. Malaret (Bugatti), 9. Veniel (Rosen=gart), 10. Louis Rigal (Alfa

(Dokończenie na str. 11=tej)



(90,794 km. na godz.; najlepszy czas dnia wszystkich ka=tegoryj i nowy rekord absolutny. Dotychczasowy rekord: Divo na „Delage“ w 4' 20“ 1/5.

Po zliczeniu wszystkich wyników ustalono na=stępującą klasyfikację uczestników rajdu „Paryż — Nicea“:

Klasyfikacja według kategoryj: 750 ccm: 1. Vinatier (Rosengart), 2. Veniel (Rosengart), 3. Dupin (Rosengart), 4. Blanchon (Rosengart), 5. Rock=Frank (Rosengart), 6 Louis (Rosengart), 7. Lejeune (Rosengart).

1 100 ccm: 1. Lepage (Rally), 2. Givaudan (Rally), 3. d'Overshie (Fiat), 4. Ledur (Salmson), 5. Le Dilhuit (Michel Irat).

1 500 ccm: 1. Louis Rigal (Alfa=Romeo), 2. Olanesco (Amilcar).

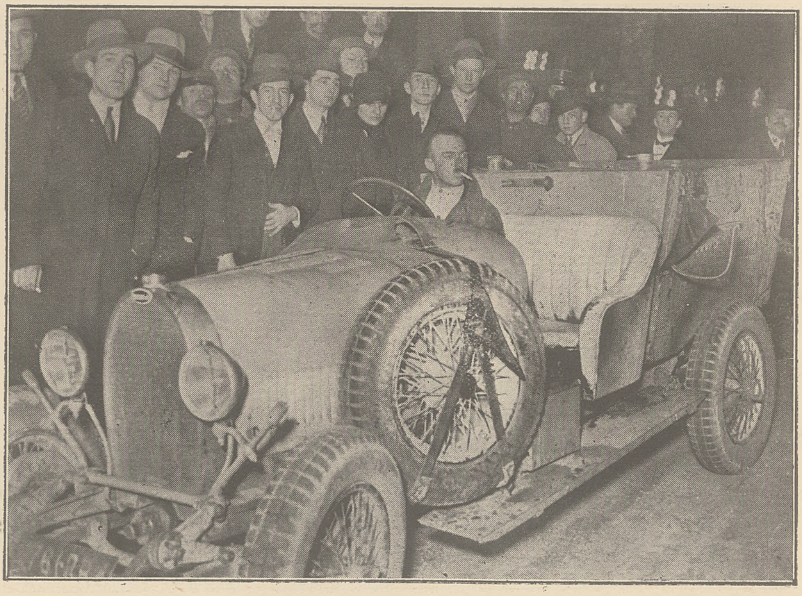
3 000 ccm: 1. Mme Paindavoine (Bugatti), 2. Malaret (Bugatti), 3. Chauchat de Benneville (Delage), 4. Copper=Royer (Ballot), 5. Falck (Hotchkiss).

U góry: Uczestnicy rajdu „radjo=samochodowego“ podczas postoju na punkcie kontrolnym w Marsylji. (Fot.: Wide-World.)

Niżej: Miss Zoe Livesay, jedyna kobieta, która weźmie udział w rajdzie motorówek przez kanał La Manche. Atlantic-Photo



Jose Mario Barone i jego mechanik, Massi, ukończyli szczęśliwie rajd Buenos Aires — New York. Wide World



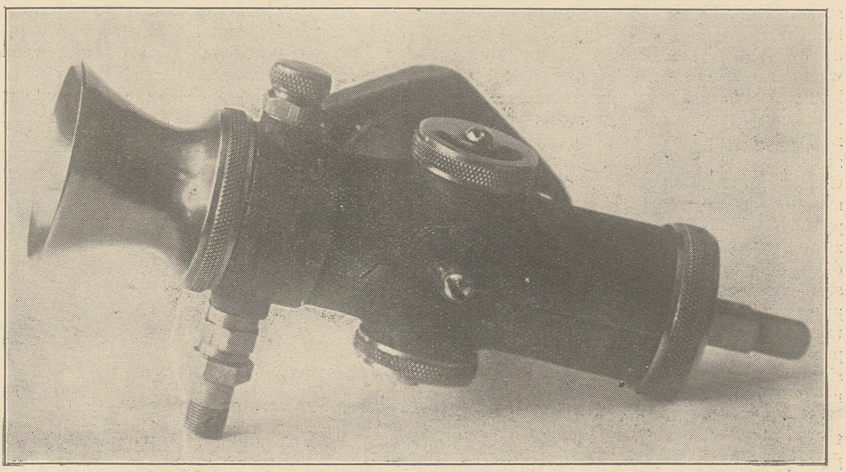
Porucznik Loiseau po powrocie do Paryża z olbrzymiego rajdu poprzez Saharę na samochodzie Bugatti. Wide World

Najoszczędniejszy motor spalinowy

Niezwykły wynalazek konstruktora rumuńskiego — 100-procentowa sprawność — Przewrót w technice samochodowej?

Nazwisko dr. E. Constantinescu, Rumuna z pochodzenia, żyjącego obecnie w Paryżu, nie jest zapewne nieznane tym wszystkim, którzy techniką automobilową i jej przejawami interesują się głębiej, niż to zazwyczaj ma miejsce u przeciętnego automobilisty. Już przed kilku laty dr. Constantinescu, jeszcze przed Francuzem Sensaud de Lavaud, stworzył pierwszą samochodową przekładnię dźwigniową, zupełnie automatyczną. Był to jednak przyrząd skomplikowany i bardzo kosztowny, wobec czego konstruktor przerzucił się na ulepszenie sprawności samego silnika. Próby te, które w tych dniach zostały ukończone, wywołały sensację w całym świecie technicznym. Dzięki osobistej znajomości jednego z naszych redaktorów z dr. Constantinescu, udało nam się uzyskać dla „Samochodu" specjalny artykuł, który poniżej publikujemy.

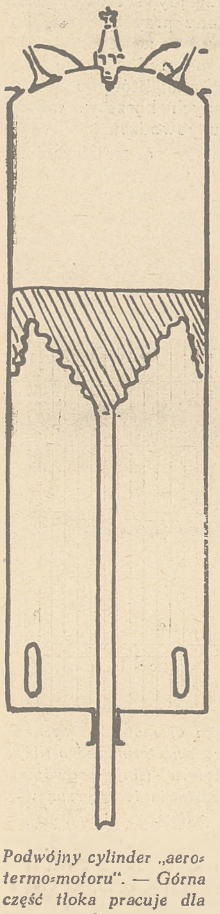
Redakcja.



Injektor A. T. 8, pracujący jako pompa i podgrzewacz w „aero-motorze".

Paryż, w ostatnich dniach marca.

W niżej zamieszczonym artykule, napisanym specjalnie dla „Samochodu", chcę w popularnej formie przedstawić wyniki mojej pa-toletniej pracy. Myślę, że kilka chwil uwagi Szanownych Czytelników opłacą się sowicie, gdyż wynalazek mój będzie miał prawdopodobnie epokowe znaczenie dla całej ludzkości. Próby, przeprowadzone z ostatnim modelem mego „aero-termo-motoru" wykazały, że jego termiczna sprawność dochodzi do 98,5, a nawet 99 procent, czyli, że jest on najoszczędniejszym silnikiem na świecie.



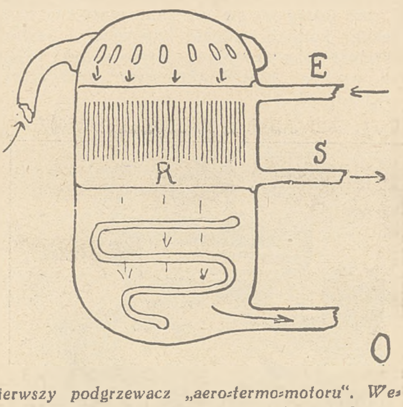
Podwójny cylinder „aero-termo-motoru". — Górna część tłoka pracuje dla motoru spalinowego, dolna dla motoru termo-powietrznego.

Lecz zacznijmy może od właściwego początku. Zastanówmy się najpierw nad wyrazem sprawność. Co on oznacza? Pozwolę sobie wyjaśnić to pojęcie paru przykładami. Wiemy, że każde paliwo zawiera w sobie pewną ilość energji cieplnej. Weźmy np. 1 kg węgla. — Spalając go, otrzymamy ciepło, lecz efekt praktyczny tej reakcji będzie zależał w wielkiej mierze od urządzenia, w którem to spalanie przeprowadzimy. W złym piecyku zapomocą jednego kilograma węgla zaledwo rozgrzejemy litr wody, w dobrym natomiast zagotujemy łatwo nawet kilka litrów. Otóż w pierwszym wypadku marnotrawimy energję, wypuszczając ją kominem lub też rozpraszając na sąsiednie przedmioty, zato w drugim wypadku energję wykorzystujemy bardziej celowo.

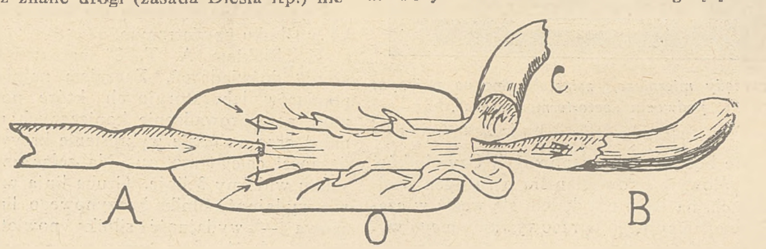
Takie same zjawisko zachodzi w różnych motorach. Jeżeli 1 kg jakiegoś paliwa zawiera w sobie X kaloryj (fizycznych jednostek ciepła), energja ta tylko w idealnym wypadku może w całości zamienić się w pracę, natomiast w zwykłych motorach zaledwo drobny jej ułamek zostaje prawidłowo wykorzystany. Przeciętny motor spalinowy zużywa tylko ⅓ paliwa celowo, reszta energji zostaje bezpowrotnie rozproszona w przestrzeni. Za dawnych dobrych czasów, kiedy tylko niewielka liczba silników spalinowych pracowała na całym naszym globie, podobne marnotrawstwo nie miało większego znaczenia, lecz dziś w erze samochodu i samolotu tak nieekonomiczna gospodarka naraża całą ludzkość na niepowetowane straty. Przecież złoża węgla i ropy wyczerpują się stopniowo, o białym węglu, czyli energji wodnej mówi się dużo, lecz do praktycznego wykorzystania wszystkich wodospadów jeszcze daleko, więc może wkrótce nastąpić chwila, kiedy zmuszeni będziemy zrezygnować z większości wynalazków i najnowszych zdobyczy techniki i wrócić do znacznie więcej pierwotnego sposobu życia. Nie sądzę, abyśmy się zgodzili zamienić pospieszne pociągi na stare konne dyliżansy lub naprzykład wlec się z Le Bourget do centrum miasta starym rozklekotanym fiakrem. Otóż każdy wynalazek, zwiększający sprawność naszych dzisiejszych motorów, odsuwa dalej ten moment i umożliwia uczonym spokojniejsze i pewniejsze wyszukanie nowych i trwałych źródeł energji.

Ja osobiście przeprowadziłem powyższe rozumowanie już przed paru laty i wtedy też zdecydowałem się skierować wszystkie moje wysiłki nie na drobne, choć może bardziej łatwe i więcej rentowne udoskonalenia, lecz na to największe udoskonalenie, największy wynalazek, mianowicie na polepszenie sprawności termicznej dzisiejszych silników. Wszystkie już znane drogi (zasada Diesla itp.) nie wydawały mi się dobremi, zdecydowałem się więc wyszukać coś zupełnie nowego, coś coby się opierało na ścisłych naukowych rozumowaniach.

Po długich badaniach przyszedłem do wniosku, że najekonomiczniejszym termicznie jest motor, pracujący powietrzem. Zasada jego działania jest nadzwyczaj prosta. Chłodne powietrze należy wpompować do jakiegoś rezerwoaru, rozgrzać i wpuścić do zwykłych cylindrów, gdzie się ono rozpręża, zamieniając otrzymane ciepło na energję ruchu. Ponieważ po rozprężeniu powietrze ma znów temperaturę otoczenia, w takim motorze zachodzą najmniejsze termiczne straty. Ale... właśnie tu wchodzi w grę małe „ale". Szanowni Czytelnicy zainteresują się napewno systemem pieca, który należy zastosować do rozgrzewa-



Pierwszy podgrzewacz „aero-termo-motoru". Wewnątrz kotła widzimy radjator R, z doprowadzeniami wody E i S. Pod nim rurki z gorącą oliwą.



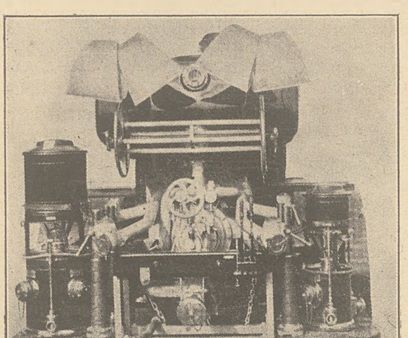
Injektor A. T. 8 w przekroju schematycznym. A — dopływ gorących gazów, O — karter, połączony z pierwszym podgrzewaczem, B — odpływ gazów, C — odpływ powietrza do cylindrów „termo-motoru".

nia powietrza, ażeby przy tym procesie nie spowodować niepotrzebnych strat. Otóż właśnie takiego pieca jeszcze nie wynaleziono i gdyby nie moja myśl, która stanowi główną podstawę nowego „aero-termo-motoru", prawdopodobnie przez długie lata jeszcze upiększałby silnik powietrzny stare szafy różnych laboratorjów i nie miałby najmniejszych widoków na zajęcie odpowiedniego miejsca w automobiliźmie, lotnictwie, a może i w całym przemyśle. Jak wszystkie wielkie wynalazki, tak i mój „aero-termo-motor" opiera się zasadniczo na nader prostem założeniu. Profesor dr. Tan. O'Shoost z Dublina, którego miałem zaszczyt jeszcze przed publiczną demonstracją zapoznać z moją nową konstrukcją, powiedział: „Tylko nadzwyczajna prostota pomysłu pana może mnie przekonać i zmusza wierzyć, że tak świetne rezultaty otrzymuje pan rzeczywiście, nie uciekając się do nierzetelnych falszerstw naukowych".

Otóż „nadzwyczajna prostota" polega na tem, że zamiast pieca zastosowałem silnik samochodowy. Rzeczywiście, wystarczy tylko zastanowić się nad termicznemi stratami motorów spalinowych, ażeby odrazu zrozumieć zalety „nowego pieca".

Już mówiliśmy, że ca. ⅓ energji paliwa zostaje przetworzona w ruch, natomiast ⅔ należy zaliczyć do strat. Otóż te ⅔ wykorzystuje „aero-termo-motor" do podgrzewania powietrza, które potem ciepło to zamienia w ruch.

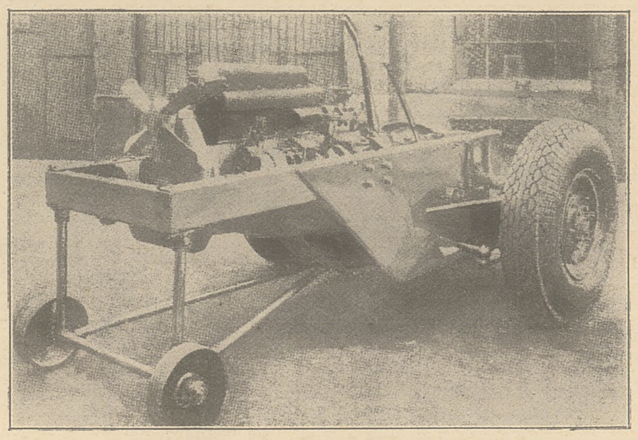
Pierwsze doświadczenia wykonałem z 2 niezależnemi motorami. Ustawiłem zwykły silnik benzynowy o mocy ca. 35 KM. i wykorzystywałem ciepło uchodzących gazów dla uruchomienia zupełnie niezależnego silnika powietrznego. Próby wykazały, że takim sposobem osiągam znaczną oszczędność, gdyż zamiast 35 KM. mogłem otrzymać w sumie przeszło 70 KM. Zachęcony tym rezultatem, zdecydowałem się na dalsze udoskonalenia, tak że dziś udało mi się już zaprezentować technicznej komisji zamiast kapryśnej i zawiłej instalacji laboratoryjnej, pewną całość, że się tak wyrażę „blok" motorowy „benzynowo-powietrzny".



Przyrządy miernicze, zainstalowane na próbnym podwoziu „aero-termo-motoru".

Nie będę nudził Szanownych Czytelników szczegółowym opowiadaniem o różnych trudnościach, na jakie natykałem się wciąż w czasie konstrukcyjnego opracowywania mego wynalazku, podam tylko ogólny opis ostatniego modelu „aero-termo-motoru" typ „Blok A. T. 8". Zaczniemy od silnika benzynowego. Jest to najzwyklejsza 4-taktowa maszyna. Różnica polega tylko na konstrukcji dolnej części tłoków i cylindrów, które pracują takim sposobem równocześnie na benzynie i na powietrzu. Pozatem charakterystycznym jest pozorny brak chłodnicy i specjalne urządzenie wydechu.

Przejdźmy teraz do silnika powietrznego. Zaczniemy od „pieca". Pierwsze podgrzanie powietrza i wtłoczenie go do rezerwoaru uskutecznia się zapomocą strugi gazów wydechowych, które przechodzą przed wydostaniem się na wolne powietrze przez rodzaj „injektora". W niewielkim kociołku następuje dalsze podgrzanie zapomocą wbudowanego wewnątrz radjatora wodnego oraz przewodów z gorącą oliwą.



Próbne podwozie pociągowe z „aero-termo-motorem".

Takim sposobem ciepło, wytwarzane przez silnik spalinowy, zazwyczaj rozpraszane niepotrzebnie przez chłodnicę, wykorzystuje się tu całkowicie. Na uwagę zasługuje fakt, że nawet ciepło oliwy, chłodzącej łożyska nie ginie, gdyż i ono służy do podgrzania powietrza. Po dostatecznem ogrzaniu trafia powietrze do drugiego „injektora gazowego", przez który przepływają gazy zaraz po wyjściu z cylindrów motoru spalinowego. Tu następuje ostateczne nagrzanie powietrza i wtłoczenie go do cylindrów motoru powietrznego. Widzimy więc, że właśnie te ⅔ ciepła, uchodzące zazwyczaj z gazami spalinowemi, chłodzącą wodą i gorącą oliwą wykorzystuje się całkowicie do podgrzania powietrza dla silnika powietrznego; ten ostatni natomiast już z natury rzeczy jest termo-ekonomiczny, gdyż energja ciepła przetwarza się w nim wprost na ruch.

Dla uproszczenia całej konstrukcji zmuszony byłem uciec się do wykorzystania tych samych cylindrów dla podwójnego działania. Widzimy na załączonym rysunku, że jedna powierzchnia tłoka jest płaska, druga natomiast ma kształt podwójnego skarbowanego stożka. Otóż właśnie ta druga część tłoka służy dla motoru powietrznego, gdyż dzięki znacznie większej powierzchni pozwala na czterokrotne zwiększenie litrażu dolnego cylindra. Tak samo długość dolnej części cylindra pozwala na zastosowanie większego skoku w silniku powietrznym.

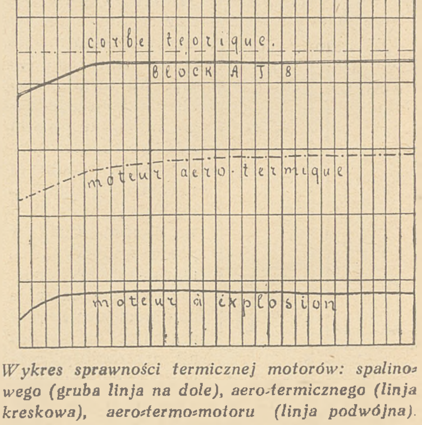
Z „Blokiem A. T. 8" przeprowadziłem szereg doświadczeń. Zacząłem najpierw od pomiarów laboratoryjnych, które pozwoliły mnie na wprowadzenie koniecznych udoskonaleń oraz na ścisłe wykreślenie krzywej wydajności całego motoru. Na załączonym rysunku widzimy 3 linje. Gruba linja przedstawia wydajność silnika benzynowego, linja kreskowa — wydajność silnika powietrznego, linja podwójna — sumaryczną wydajność „Bloku". Cieniutka linja u góry przedstawia 100-procentową, teoretyczną wydajność paliwa.

Praktyczne doświadczenia zacząłem z małym samochodem sportowym. Po wymontowaniu starego motoru, wstawiłem mój „Blok A. T. 8". Rezultat był wprost nieoczekiwany. Maszyna, która zazwyczaj rozwijała szybkość do 100 km na godzinę, zaczęła pędzić w tak zawrotnem tempie, że już na pierwszym skręcie zostałem wyrzucony z toru i po przeskoczeniu rowu o szerokości 8 metrów, lądowałem na sąsiedniem polu. Tylko dzięki nadzwyczajnemu szczęściu uniknąłem śmierci, chociaż przy tym wypadku uległ ciężkim pokaleczeniom jeden z moich mechaników.

Pouczony doświadczeniem, zaniechałem dalszych prób na lekkich maszynach i wmontowałem mój „Blok" do solidnego 2-kołowego podwozia ciężarowego. Z tym podwoziem, oraz z inną maszyną przeprowadziłem w przeciągu 6 miesięcy szereg prób, które udowodniły, że „Blok A. T." nadaje się do pracy w zwykłych warunkach i że jest w praktyce jeszcze mniej kapryśny, niż przeciętny silnik benzynowy.

Po ostatecznym przekonstruowaniu modeli zdecydowałem się przedstawić swój wynalazek technicznej komisji oraz złożyć referat o nim we Francuskiej Akademji Umiejętności. Nie będę opisywał wrażeń komisji i nie przytoczę też tekstu pochwał, które posypały się gradem na moją osobę, nadmienię tylko, że wszyscy zgodnie ocenili epokową wartość nowego wynalazku. I rzeczywiście sądzę, że nie tylko ideały ogólno-ludzkie oraz względy szerokiej ekonomji społecznej powinny przyczynić się do jaknajszerszej propagandy nowego silnika, lecz tak samo względy oszczędnościowe każdego właściciela samochodu, któremu zależy na zredukowanie własnych kosztów, muszą zgóry gwarantować mu powodzenie.

Obecnie jestem zajęty organizowaniem dużego towarzystwa akcyjnego, dla wykorzystania mego wynalazku. Wielka grupa amerykańskich finansistów już przystępuje do budowy odpowiednich fabryk w Detroit, lecz jednocześnie toczą się rokowania z rządem francuskim.



Wykres sprawności termicznej motorów: spalinowego (gruba linja na dole), aero-termicznego (linja kreskowa), aero-termo-motoru (linja podwójna). Cienka linja u góry przedstawia teoretyczną wydajność paliwa.

Na zakończenie muszę nadmienić, i mjr. Segrave pertraktował ze mną, chcąc wbudować „Blok A. T." do swej maszyny wyścigowej, lecz brak modelów o odpowiedniej mocy uniemożliwił nam tak ciekawe doświadczenie.

Dr. E. Constantinescu.

Rajdy samochodowe

(Dokończenie ze str. 8-ej.)

Roméo), 11. d'Overshie (Fiat), 12. Olamesco (Amilcar), 13. Rock-Franck (Rosengart), 14. Blanchon (Rosengart), 15. Lepage (Rally), 16. Vinatier (Rosengart), 17. Givaudan (Rally), 18. Mongin (Hotchkiss), 19. Louis (Rosengart), 20. Bula (Oakland), 21. Dupin (Rosengart), 22. Lejeune (Rosengart), 23. Champoiseau (Chrysler), 24. Ledilhuit (Michel Irat), 25. Mme Paindavoine (Bugatti). Autobus: 1. Lamberjack (Saurer).

* * *

Na La Turbie odbył się również wyścig motocykli z następującemi wynikami:

175 ccm. — 1. Courdot (Monet-Goyon), 6 m. 48 s., (rekord); 2. Hommaire (Monet-Goyon), 7 m. 1 s.

250 ccm. — 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 6 m. 32 s. $^{2}/_{5}$, (rekord); 2. Penstin (Terrot), 6 m. 42 s. $^{3}/_{5}$.

350 ccm. — 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 6. m. 11 s. $^{2}/_{5}$, (rekord); 2. Onda (F. N.), 6 m. 17 s. $^{3}/_{5}$.

500 ccm. — 1. Oilter (Motosacoche), 5 m. 40 s., $^{4}/_{5}$, (82 km. 409, najlepszy czas dnia, rekord ogólny); 2 Durand (Terrot), 6 m. 28 s. $^{3}/_{5}$.

750 ccm. — 1. Ducluzeau (Motosacoche), 7 m. 52 s. $^{2}/_{5}$.

Motocykle z przyczepkami: 350 ccm. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 7 m. 3 s. $^{4}/_{5}$, (rekord); 2 Cuvelier (Terrot), 8 m. 5 s. $^{2}/_{5}$.

600 ccm. — 1. Rolly (Motosacoche), 7 m. 4 s. $^{4}/_{5}$, (rekord); 2) Dawson (Saroléa), 7 m. 9 s.

*

Na kilka dni przed rajdem „Paryż — Nicea“ odbył się bardzo oryginalny rajd „radjosamochodowy“ z Paryża do Marsylji i z powrotem. Na ocenę wyników składały się nie tyle sprawność maszyn i kierowców, ile rezultaty otrzymane w odbiorze pewnych, przez regulamin przepisanych, stacyj zapomocą odbiornika, wmontowanego w samochód. Z tego też powodu wyniki ostateczne są dla nas mniej interesujące. W rajdzie tym brały udział poczęści samochody małe, a ich właściciele prześcigali się w pomysłowości co do sposobu wmontowania anteny.

Wogóle rajdy wszelkich rodzajów są dziś „ostatnim krzykiem mody“, szczególnie rajdy dokonywane przez pojedyncze samochody na niezwykle długich dystansach. Za kulisami tych imprez tkwią oczywiście poczęści poszczególne fabryki (co zresztą nie jest żadnem nieszczęściem), które w ten rzeczywiście przekonywujący sposób udowadniają pewność i wytrzymałość swych maszyn.

Z ostatnich dni należy zarejestrować dwa takie rajdy. Rajd na dystansie 10 tysięcy mil (16 090 km) odbył argentyński kierowca, Jose Mario Barone. Na samochodzie Studebaker odbył on w towarzystwie swego mechanika Massi, oraz kotka Angora, zabranego jako maskotę, podróż z Buenos Aires do New Yorku, przebywając setki kilometrów w terenach górzystych, bez śladu jakiejkolwiek drogi. Drugi rajd wykonał francuski porucznik Loiseau poprzez Saharę, przebywając bez defektu i wypadku dystans 17 000 km na sportowym samochodzie Bugatti o pojemności 1 500 ccm. Rajd ten miał udowodnić, że dzisiejsze maszyny sportowe przestały być kapryśnemi i niepewnemi wehikułami, lecz że są również wytrzymałe i pewne, jak każda maszyna turystyczna. Dowód rzeczywiście przeprowadzono.

Moda rajdów przerzuciła się nawet na małe łodzie motorowe z silnikami przyczepnemi, które — jako przyrządy bardzo wywrotne — służyły dotychczas do wyścigów na bardzo krótkie dystanse, na spokojnej wodzie. Największą atrakcją najbliższych dni będzie więc rajd takich motorówek poprzez kanał La Manche z Anglji do Francji, w którym poza czterema zapalonymi sportowcami weźmie udział jedna pani, a mianowicie miss Zoe Livesay.

Znawcy poważnie kiwają głowami. Rzeczywiście też trudno przewidzieć, jak motoróweczki te zachowają się na niespokojnych falach kanału La Manche. W każdym bądź razie odwaga uczestników tego rajdu na pełne zasługuje uznanie.

Inż. R. Sowiński.

Wycieczka zagraniczna automobilistów poznańskich



Wniedzielę dnia 24 marca wyruszyła z Poznania wycieczka zagraniczna automobilistów poznańskich, w której biorą udział p. inż. Duszyński na samochodzie „Tatra“, p. Bernhard na samochodzie „Voisin“ i p. Rychter na samochodzie „Alfa-Romeo“. Prócz tego uczestniczą w wycieczce panie Duszyńska i Jasińska oraz panowie Glabisz, Zdzisław Marynowski, Zegilewicz, dr. Rakowicz i dr. Jakliński. Trasa wycieczki prowadzi przez Berlin, Paryż, Bordeaux, Biarritz, St. Sebastian, Lourdes, Tuluzę, Niceę, Turyn, Medjolan, Wenecję, Wiedeń i Pragę. Wycieczka ta potrwa około 5-ciu tygodni. Na naszej rycinie widzimy samochody wycieczki krótko przed odjazdem z przed lokalu Automobilklubu Wielkopolskiego. Wyjeżdżających żegnało grono członków klubu i odprowadziło ich do Tarnowa.

Fot. Camera, Poznań

W LABIRYNCIE PARAGRAFÓW.

U nas i na szerokim świecie

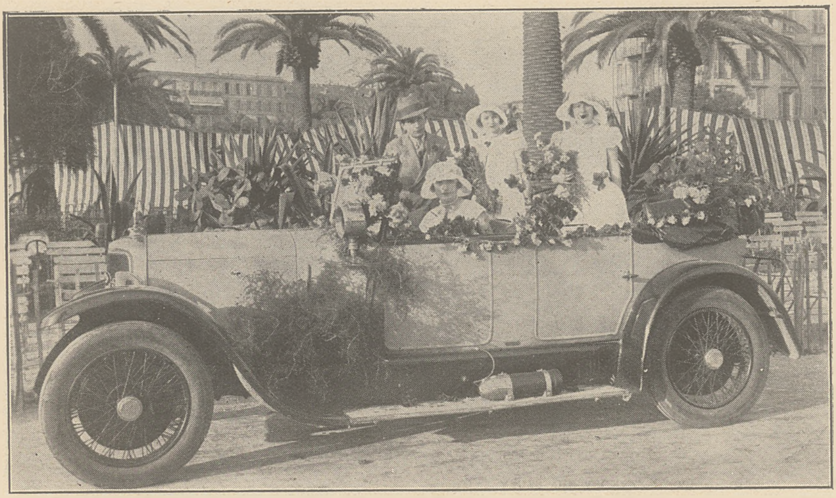
W pokratkowanej i poszatkowanej rozlicznemi granicami Europie istnieje tyleż systemów prawnych, regulujących sprawy samochodowe, ile powojenny układ sił wytworzył państw, taryf celnych i fabrykujących intensywnie nakazy i zakazy ministerstw. A jednak w tej mozaice przepisów jest pewna metoda, są pewne bardzo znaczne zbieżności, które tłumaczą się tem, że nakazy zdrowego rozsądku brzmią identycznie w Barcelonie, jak w Sarajewie, czy Hammerfescie. Wspólną normą, która względnemu ujednostajnieniu ustawodawstwa samochodowego oddała olbrzymie usługi, jest międzynarodowa konwencja automobilowa, zawarta w Paryżu dnia 11. 10. 1909, do której Polska przystąpiła ustawą z dnia 26 września 1922 (Dz. U. 85, poz. 762 — z 1922).

Tak więc dziś w Europie, i dodajmy, w znacznej części świata cywilizowanego jest stan taki, że automobilista z Polski, przestrzegając przepisów kraju rodzinnego, może jeździć po Anglji, czy Hiszpanji, mając dziewięćdziesięciopięcioprocentową pewność, że nie znajdzie się w kolizji z miejscowemi ustawami. Przynajmniej w zasadzie.

A więc obowiązek posiadania pozwolenia jazdy istnieje już, w takiej czy innej formie, we wszystkich państwach świata, z wyjątkiem Wenezueli, Haiti i Chin. Jednak w szczegółach i tu są różnice. I tak ustawodawstwo irlandzkie zakazuje posiadaczom tych pozwoleń w ciągu jednego roku od chwili uzyskania pozwolenia używać dróg, uznanych i uwidocznionych jako arterje komunikacyjne pierwszego rzędu. Jeżeli automobilista taki spowoduje wypadek na drodze pierwszego rzędu, sądy wymierzają kary pieniężne wprost drakońskie. W Unji Południowo-Afrykańskiej istnieje zakaz zabierania pasażerów na okres pół roku od chwili uzyskania zezwolenia, w Chile nawet na okres całego roku, jednak tylko, — o reakcjo — jeżeli chodzi o kierowczynie. W Peru natomiast uzyskujący pozwolenie jazdy, zobowiązuje się zabierać stale ze sobą drugą osobę, posiadającą pozwolenie jazdy conajmniej od roku, i to na przeciąg sześciu tygodni. Czy postanowienia te mają jednak jakikolwiek wpływ na zmniejszenie się ilości nieszczęśliwych wypadków — bo to jest w ostatniej linji ich celem, — nie wiemy, pozwalamy sobie jednak poważnie powątpiewać.

Wykroczenia przeciwko przepisom porządkowym w ruchu samochodowym są w całej Europie troską policji, która kwituje je stale mandatami karnemi. Często zdarza się, iż pewne okręgi policyjne „specjalizują“ się w tępieniu wykroczeń, nawet takich, które komunikacji wogóle nie szkodzą. Np. policja badeńska poświęcała cały swój aparat techniczny na śledzenie automobilistów, którzy na samochodach mieli znaki międzynarodowe, a nie posiadali ważnej karty międzynarodowej

Polacy na korsie kwiatowem w Nicei



W Nicei na Promenade des Anglais, opromienionej blaskiem południowego słońca, odbyło się piękne korso kwiatowe. Załączona rycina przedstawia udekorowane auto naszych rodaków pp. K. Podczas defilady samochodów i bitwy kwiatowej, z polecenia polskiego biura podróży „Francopol" rozrzucano z aeroplanu wznoszącego się nad Promenadą, artystycznie wykonane ulotki propagandowe Powsz. Wystawy Kraj. w Poznaniu, w języku francuskim.

Jeden tylko kraj w Europie wykluczył całkowicie policję od wymierzania kar porządkowych za wykroczenia w ruchu samochodowym, a mianowicie Grecja, która sprawy te oddała całkowicie sądom. Policja ma tam tylko prawo doniesienia o wypadkach wykroczenia przeciw przepisom, niema natomiast zupełnie mandatów karnych. Jest to stan niewątpliwie pod wieloma względami korzystniejszy, niż u nas, gdyż obrona przed czynnikami sądowemi przedstawia się, jak wiemy z doświadczenia, zasadniczo inaczej, niż wobec policji, która do pewnego stopnia uważa się za p r z e c i w n i k a automobilisty. Ujemną stroną tego postępowania jest pewna powolność procedury, w sądzie nie do uniknięcia, jednak znawcy stosunków twierdzą, że osiąga się przytem korzyść innego zupełnie rodzaju, a mianowicie radykalną poprawę stosunków pomiędzy automobilistami a stróżami porządku publicznego, którzy już nie występują w roli karzącej sprawiedliwości.

Najprędzej załatwia się natomiast wykroczenia samochodowe w państwie dolara, managera i bussinessu. Postać policjanta, pędzącego na „Indianie" za samochodem, zatrzymującego, i wymierzającego grzywnę na miejscu, jest niezbędnym rekwizytem każdej prawie amerykańskiej „wkładki" filmowej. System ten, który próbowano wprowadzić w Polsce, z niewielkiem jednak powodzeniem, posiada m. in. tę korzyść, że wykroczenie powtórne nie stanowi okoliczności obciążającej przy wymiarze następnej grzywny. Każdy automobilista może więc bez ryzyka choćby ze sto razy popełnić to samo wykroczenie, nie narażając się na żadne skutki ujemne, np. cofnięcie pozwolenia jazdy, i płaci zawsze tę samą „taksę".

Szczególnie ostro karze się w Anglji wykroczenia przeciwko przepisom jazdy na drogach publicznych, np. za niewłaściwe wymijanie lub nieprawidłowy postój. Zupełnie po drakońsku karze się tam za nadmierne obciążanie samochodów, czy to przez zabieranie zbyt wielkiej liczby osób, czy też przez zbyt wielki ładunek samochodu ciężarowego. Czynniki nadzorcze są upoważnione do spowodowania usunięcia nadmiernego obciążenia na miejscu, tak, że często dochodzi do scen tragicznych, jeżeli przy wycieczce autobusem część wycieczkowiczów musi na żądanie policjanta komunikacyjnego pozostać gdzieś na zapadłej wsi, albo na otwartej szosie, i na los szczęścia szukać innego sposobu lokomocji. Nadomiar przyjemności, wpływa po kilku dniach wysoki mandat karny, a już w drugim wypadku kara na wolności.

Hiszpanja natomiast wprowadziła bardzo ciekawe odróżnianie lokomocji przywiązanej do szyn, od lokomocji bezrelsowej, o ile chodzi o staranność komunikacyjną kierowcy. Obciąża mianowicie znacznie więcej pojazdy szynowe, wychodząc z założenia, że kierowca takiego pojazdu znacznie lepiej musi znać linję swej jazdy, niż kierowca pojazdu bezrelsowego. Zaznaczyć wreszcie należy, że w Hiszpanji, jak też zresztą we Francji i Anglji, tramwaje nie mają bynajmniej prawa pierwszeństwa w jeździe, jak u nas. Prawo to jest u nas pozostałością po głębokim szacunku, z jakim należy się u nas odnosić do tych, którzy mają władzę i pieniądze.

Natomiast Belgja zaopiekowała się słusznie piechurami. Grzywna do 150 fr., lub odpowiednia kara na wolności grozi tam przechodniom, którzy przez niewłaściwe zachowanie się na ulicy utrudniają regularny przebieg ruchu kołowego. W tym wypadku pijaństwo nie jest okolicznością łagodzącą, lecz przeciwnie powodem obostrzenia kary. I, co najważniejsze, policja ma i w praktyce oko na przechodnia, nietylko w teorji, jak w innych państwach, gdzie podobne postanowienia istnieją tylko na papierze. (pz)

Problem podatku samochodowego

W n-rze 24-tym naszego pisma zamieściliśmy artykuł dyskusyjny, poświęcony problemowi tytułem objętemu. Autor artykułu (T. K—j.) wypowiedział się za projektem rządowym wprowadzenia jednego, jedynego podatku samochodowego, który wprawdzie byłby wyższy od sumy wszystkich poszczególnych opłat, jakie ciążą obecnie na budżecie automobilisty, lecz wzamian zasilałby fundusz drogowy, przeznaczony na polepszenie i rozbudowę sieci drogowej.

Czyniąc zadość naszemu wezwaniu do nadsyłania ewentualnych uwag krytycznych, jeden z naszych czytelników pisze, co następuje:

„Jeśli rządowi uda się przeprowadzić projekt jednolitego i jedynego podatku od samochodów, to można temu tylko przyklasnąć. Stawki proponowane nie sądzę żeby były zbyt wygórowane, zbyt nieznaczna jest tylko gradacja, uwzględniająca tylko dwie kategorje samochodów osobowych i ciężarowych na niekorzyść samochodów lekkich, poniżej 1 000 kilogramów. Sądziłbym, że do tysiąca kilogramów stawka powinna wynosić nieco mniej, np. 25 zł, od 1 000 do 1 500 i dalej może pozostać w wysokości projektowanej.

Następnie: dlaczego to tylko samochody mają opłacać podatek drogowy, tak, jakgdyby tylko one korzystały z dróg bitych i tylko one je psuły. Przecież wozy konne, jak osobowe, tak też ciężarowe, szczególniej wąskie jak noże obręcza kół naszych wozów i wózków prowincjonalnych, ostro kute konie, nie mniej, jeśli nawet nie więcej psują nawierzchnię dróg. Powinny więc ponosić również pewien wydatek na budowę i konserwację ich. Dlaczego to tylko ci ze wszech stron prześladowani „samochodziarze" mają sami łożyć na to?

Byłoby zupełnie słusznem, żeby koszt dróg ponosił każdy, kto niemi jeździ. Niechaj te stawki od wozów konnych będą nawet niskie, lecz niechaj je ponoszą wszyscy.

Wozy włościańskie wiejskie, jako najlżejsze, mogą płacić stawki najniższe, powiedzmy 5 zł od jednokonnego i 10 zł od parokonnego wozu. Wozy ciężarowe, rolwagi i t. p. 15 zł od wozu rocznie, powozy i dorożki osobowe 10 zł rocznie.

Słabą mam nadzieję na takie zdemokratyzowanie podatku drogowego, łatwiej bowiem przeprowadzić opodatkowanie takiej nielicznej grupy, jak wozy motorowe, rozciągnięcie zaś podatku drogowego na szerokie rzesze posiadaczy pojazdów konnych niezawodnie przerazi te partje polityczne, które szukają taniej popularności i nie lubią pokonywać trudniejszych przeszkód, a dążą stale w kierunku najmniejszego oporu". *Kierowca-właściciel.*

Podzielamy w zupełności zdanie naszego Szanownego Korespondenta. Sprawa przy-

ciągnięcia kół rolniczych do świadczeń na rzecz funduszu drogowego oddawna jest aktualna. Ostatnio np. poruszył ją przedstawiciel Związku Towarzystw Kupieckich na posiedzeniu Wojewódzkiego Komitetu Doradczego w Poznaniu. Kwestja ta wymaga szerszego omówienia na łamach naszego pisma. Jest bowiem niedopuszczalne, aby wszystkie ciężary, wynikające z utrzymywania dróg spadały na tych, którzy najmniej je niszczą.

Do sprawy niebawem powrócimy. Prosimy o dalsze przyczynki do naszej ankiety.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Drogi w powiecie warszawskim

(wr) Uchwalony budżet warszawskiego sejmiku powiatowego na r. 1929/30, przewiduje dalszą budowę szosy Warszawa — Karczew na długości 9 klm od Wólki Zwierzyńskiej do Falenicy, drogi Jeziorna — Skolimów (1½ klm) i Babice — Zaborówek (4¼ klm), ogółem na długości prawie 15 klm.

Ponadto sejmik warszawski zawarł z firmą krajową, posiadającą własne kamieniołomy, umowę na budowę 60 klm nowych dróg i przebudowę 3 dróg (Warszawa — Piaseczno, Warszawa — Jeziorna przez Wilanów i Warszawa — Pruszków) w celu zmiany jezdni szosowej na kostkową. Również 60 klm nowych dróg otrzyma jezdnię kostkową. Corocznie nastąpi wybudowanie przeciętnie 20 klm szos. Należność ma być spłacana w wysokości 50 procent po wykończeniu robót w każdym roku, reszta po upływie 10 lat.

Roboty przygotowawcze do budowy dróg już się rozpoczęły.

Opóźnienie początku robót brukarskich

(wr) Wobec tego, że ziemia zmarznięta była do głębokości 1—1½ metra, roboty brukarskie rozpoczną się ze znacznem opóźnieniem. Trzeba będzie czekać kilka tygodni na wyschnięcie górnych warstw ziemi.

Z WIELKOPOLSKI

Nowa szosa w powiecie średzkim

(krj) Sejmik powiatu średzkiego uchwalił na ostatniem posiedzeniu, w marcu, umocnienie ważnej i ruchliwej drogi Kórnik — Śnieciska, która ma niemałe znaczenie dla całego szeregu gmin zachodniej części powiatu, m. in. dla obydwu państwowych majątków Kórnik i Śnieciska, a także dla miasta Zaniemyśla, które obecnie przez Środę będzie miało dogodne i krótsze połączenie z Poznaniem. Istnieje plan przedłużenia tej drogi przez Mądre, Sulęcin, Solec, Krzykosy do szosy Nowomiejskiej. Z tego powodu droga ta nabierze dużego znaczenia, posiadając niemałą wartość strategiczną.

Ze sportu

Włoski rajd motocyklowy

Od 26 do 31 marca odbywa się we Włoszech 6-cio dniowy rajd turystyczny na motocyklach. Start i meta znajdować się będzie na stadjonie miejskim w Medjolanie. Klasyfikacja opierać się będzie na regularności jazdy, punkty karne wyznaczane będą za opóźnienie lub przyspieszenie przybycia na punkt kontrolny, przekraczające 4 minuty. Dla motocykli 175 ccm i motocykli 350 ccm z przyczepką wyznaczono szybkość 40 km/g., dla wszystkich innych kategoryj 45 km/g.

Komunikaty Automobilklubu Wielkopolski

Nadzwyczajne Walne Zebranie.

W środę 17 kwietnia br. o godzinie 19 odbędzie się w lokalach klubowych przy ul. Kantaka 1 Nadzwyczajne Walne Zebranie Automobilklubu Wielkopolski z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie i wybór prezydjum,
2. Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania,
3. Zmiana statutu art. 4,
4. Sprawa zakupu nieruchomości,
5. Wolne wnioski.

O ile na godzinę 19-tą nie stawi się statutem przewidziana liczba członków, natenczas odbędzie się o godz. 19,30 następne zebranie, którego uchwały będą prawomocne bez względu na ilość obecnych.

Zwracamy się do pp. członków z apelem o jaknajliczniejszy udział ze względu na doniosłość spraw, będących na porządku obrad.

Komisja Techniczno-Sportowa.

W niedzielę 24 marca odbyło się w Łodzi posiedzenie Międzyklubowego Wydziału Sportowego. Z ramienia A. W. brali udział pp. inż. Maćkowiak i K. Linke. Na zebraniu uzgodniono regulamin dla Międzyklubowego Wydziału Sportowego oraz omówiono wszelkie imprezy, odbywające się w roku 1929. Specjalną uwagę poświęcono sprawom turystycznym. Już w najbliższym czasie ukaże się pierwsze wydawnictwo A. P. odnośnie do głównych szlaków automobilowych w Polsce. Materjał, który nam dotychczas pp. Członkowie na naszą prośbę przysłali, jest niewystarczający. Prosimy usilnie wszystkich pp. członków o stałe nadsyłanie nam informacyj dotyczących:

a) stanu dróg,

b) zauważonych na mapach drogowych odchyleń co do kilometrażu (z podaniem wydawnictwa mapy),

c) braków znaków ostrzegawczych (drogowych) wzgl. niewłaściwego umieszczenia tychże,

d) spostrzeżeń, mających styczność z ruchem automobilowym.

Pozatem zwracamy się do tych pp. członków, do których wystosowaliśmy piśmienne prośby w sprawie przejazdów przez miasta, do hoteli, garaży itp. o łaskawe możliwie odwrotne nadesłanie nam swych odpowiedzi.

Najbliższe plenarne posiedzenie Komisji Techn. Sportowej odbędzie się w piątek 19 kwietnia o godzinie 19 w lokalach klubowych.

O godzinie 20,30 wygłoszony będzie referat z dziedziny automobilowej. Wszystkich pp. Członków na powyższy referat zapraszamy.

Oznaki klubowe.

W myśl życzeń wyrażonych przez PP. Członków, przystępujemy do wykonania małej oznaki klubowej w butonierkę. Przypuszczalna cena oznaki wynosić będzie ca. 10 zł. PP. Członków, którzy pragną nabyć nową oznakę klubową, prosimy o łaskawe pisemne doniesienie nam o tem, z załączeniem 10 zł. na poczet oznaki.

Książeczki rejestracyjne.

Przypominamy PP. Członkom o konieczności przedkładania nowych książeczek rejestracyjnych w Miejskich Urzędach Policyjnych wzgl. Starostwach, które na pierwszej stronie poświadczają powyższe. Niezastosowanie się do tego przepisu pociąga za sobą bezwzględną karę w wysokości 30 zł.

Mapy samochodowe.

Posiadamy na składzie następujące wydawnictwa map samochodowych: mapa Polski wydawn. GEA w 7 odcinkach w cenie 23 zł., mapa Polski wydawn. GEA w 7 odcinkach na płótnie w cenie 36 zł., odcinek 1 Gdynia—Gdańsk, mapy Wojsk. Inst. Geogr. w cenie 3,50 zł., odcinek 2 Bydgoszcz mapy Wojsk. Inst. Geogr. w cenie 2,70 zł., odcinek 3 Poznań, mapy Wojsk. Inst. Geogr. w cenie 2,70 zł.

Zamówienia załatwia odwrotnie Sekretarjat Klubu, ul. Kantaka 1.

Członkowie.

Na ostatniem posiedzeniu Zarządu i Komitetu w dniu 13. 3. rb. przyjęci zostali na członków pp.: Jan Kraszkowski z Ostrowa, Konstanty Opitz-Boberfeld z Rojęczyna pow. Leszno, Piątkowska Janina z Poznania, Podolska 2, Niklewicz Czesław z Ostrowa ul. Kolejowa 49, Kropf Otton z Kowalewa pow. Pleszew, Lorenz Maks z Kurowa pow. Kościan, Conze Walter z Pijanowic pow. Gostyń, Żarnecki Zygmunt z Kalisza, 3 Maja 26, Hecker Hertha z Trzebowy pow. Krotoszyn, Antczak Jan z Poznania, Fr. Ratajczaka 16, dr. Jakliński Henryk z Poznania, Dzialyńskich 3, Wagner Wacław z Poznania, ul. Wielka 15, Nowakowski Kazimierz z Poznania, Górna Wilda 134, Ciaciuch Władysław z Poznania, pl. Sapieżyński 3, Frankiewicz Marjan z Poznania, pl. Bernardyński 1, Tomaszewski Stanisław z Niemieczkowa pow. Oborniki Wrembel Ignacy z Poznania, Św. Marcin 66-67, Berndt Aleksander z Poznania, Mickiewicza 19, Zegilewicz Wacław, Poznań, Dąbrowskiego 6, dr. Rakowicz Kazimierz z Warszawy, Nowy Świat 25 i firma Dunlop Rubber Comp. oddz. w Poznaniu, Fr. Ratajczaka 15.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie p. K. L. z Łomnicy. W ostatnim numerze „Samochodu", w dziale „Czego brak memu samochodowi?" podany był opis ładowania akumulatora, przyczem w końcu zaznaczono, iż należy prawidłowo włączyć akumulator do sieci, t. j. plus z plusem, a minus z minusem. W jaki sposób można odróżnić bieguny dodatni i ujemny.

Odpowiedź. Istnieje parę sposobów odróżniania biegunów prądu. Z nich najwięcej znane są dwa następujące:

1. Należy wziąć niebieski lakmusowy papier, po zwilżeniu dotknąć do niego dwa bieguny jednocześnie. Ten biegun, który po sobie zostawi ślad czerwony, jest biegunem ujemnym.

2. Włożyć obydwa bieguny do szklanki z wodą w pewnem oddaleniu od siebie, żeby nie spowodować spięcia. Z obydwóch końców drutu będą się wydzielały pęcherzyki gazów. Biegun ujemny będzie wydzielał gęste, a biegun dodatni rzadsze i drobniejsze pęcherzyki.

Pozatem rozpoznanie biegunów w akumulatorze nie przedstawia żadnej trudności, gdyż są one zawsze naznaczone.

Pytanie p. Z. R. z Kobrynia. Mam motocykl o pojemności 350 ccm z górnemi zaworami, którego silnik na jałowym biegu ma zaduże obroty. Próbowałem zmniejszyć ilość obrotów, ale nie udaje mi się to. Gdy motocykl jest w biegu, wówczas pracuje on zupełnie dobrze. Sądzę, że przyczyna błędu leży w karburatorze, gdyż zmuszony jestem na jałowym biegu dawać dużo gazu, w przeciwnym bowiem razie silnik staje. Gaźnik nie posiada filtru do powietrza oraz rozpylacza rozruchowego, przepustnica natomiast zamyka się dobrze.

Odpowiedź. Szybkie obroty silnika na jałowym biegu przypisać należy tej okoliczności, iż karburator nie posiada rozruchowego rozpylacza, pracującego na wolnych obrotach. Ażeby więc niezbędną ilość mieszanki wessać przez mały otwór w przepustnicy, silnik zmuszony jest pracować na nadmiernej ilości obrotów, a drgania jego przenoszą się na ramę motoru.

Niewiadomo, czy uda się Panu doprowadzić silnik do małych obrotów przy tym karburatorze, gdyż brak właśnie niezbędnego ku temu rozpylacza rozruchowego, jednakże może Pan spróbować zrobić większe wycięcie w przepustnicy lub umocować na niej nakładkę, któraby uniemożliwiła zamknięcie całej komory. Ponieważ skutkiem tego silnik będzie musiał mniej ssać, bezwątpienia na jałowym biegu silnik będzie pracował wolniej. Jeżeli jednak chce Pan uskutecznić radykalną zmianę obrotów, to nie pozostaje nic innego, jak tylko zamiana gaźnika na taki, któryby posiadał rozpylacz rozruchowy.

Pytanie p. S. W. z N. Tomyśla. Pozwalam sobie zwrócić się do Panów z prośbą o poradę w następującej sprawie: mam jednocylindrowy, dwutaktowy motocykl, który w ostatnich czasach bardzo źle działa. Zamieniłem więc tłok i wał korbowy oraz drobne części na nowe, jednakże i to nie pomogło, gdyż maszyna źle ciągnie. Zaskakuje silnik coprawda dobrze, jednakże po dwóch, trzech kilometrach jazdy traci coraz więcej swoją siłę, aż wreszcie zupełnie staje. Wówczas sinik zupełnie traci kompresję, dopiero po jakiejś półgodzinie znów jest zdatny do pracy, jednakże po krótkiej jeździe znów staje, przyczem nie jest wcale za gorący.

Silnik jest w zupełnym porządku i nie dostaje nigdzie fałszywego powietrza, magneto również badałem na innej maszynie i okazało się w zupełnym porządku. W czem więc leży błąd?

Odpowiedź. Według naszego przypuszczenia utrata siły motoru leży w nadmiernem rozszerzaniu się cylindrów, wówczas gdy tłoki od rozgrzania rozszerzają się mniej od cylindrów. W tem mniemaniu upewnia nas fakt, iż po pewnym czasie silnik znów jest zdatny do pracy, przytem tak długo, aż przy nowem rozgrzaniu znów siła się zmniejsza i silnik nie wykazuje żadnego sprężania. Sądzimy, iż warsztat, który wykonywał reparację motocykla, musiał Pana o tem zawiadomić, tembardziej, iż przed remontem maszyna tego błędu nie wykazywała. Możliwe jest również, iż wał korbowy jest w łożyskach za mocno ściągnięty tak, że tarcie powierzchniowe w łożyskach jest za duże, szczególnie od rozszerzania się wału korbowego, pod wpływem gorąca, co w rezultacie powoduje hamowanie silnika. W tym wypadku obowiązany jest warsztat bezpłatnie uskutecznić dalszą reparację.

Do zapytania p. N. F. z O. W nr. 24 „Samochodu" (błąd w zapłonie baterji) p. N. G. z Sosnowca nadsyła następujące uzupełnienia do naszej odpowiedzi:

Dla ilustracji może posłużyć taki wypadek: Mam zapalanie Delco. Pewnego razu, powracając do domu, zauważyłem, że motor pracuje niezupełnie regularnie. Po przyjeździe do domu zatrzymałem motor, spuściłem nieco wody z filtra benzynowego i w przekonaniu, że już wszystko w porządku, siadłem do kierownicy, aby wjechać do garażu. Naciskam rozrusznik, raz, dwa, pociągam dławnicę powietrza gaźnikowego, a motor ani myśli zaskoczyć. Sprawdzam zapalanie, iskry niema zupełnie. Napięcie jest, bo światła palą się, jak zwykle. Cóż więc u licha? Zdejmuję pokrywę Delco, rozłączam przyspieszenie zapalania od dźwigienki na kierownicy, aby móc dowolnie wywołać iskrę i po dłuższej obserwacji przerywania zauważam, że z czapeczki, która się obraca i rozdziela iskrę na poszczególne świece, iskra idzie nie na kontakty, prowadzące do świec, lecz wprost na korpus Delco. Dopiero przez lupę spostrzegłem, że ebonitowa czapeczka rozdzielacza jest w jednem miejscu pęknięta i przez tę ledwie widzialną szczelinę nastąpiło krótkie połączenie. Nie miałem zapasowej czapeczki, więc wysmarowałem ją należycie Gargoyle Mobiloil 00 od wewnątrz, wysmarowałem też samą ośkę prostopadłą, na której siedzi czapeczka, i maszyna wzięła natychmiast.

Cewka indukcyjna przy Delco jest bardzo pewna. O ile tylko przy niej nie manipulowano, to służy bardzo długo. Toż samo można powiedzieć i o kablach, szczególniej kiedy są opancerzone, jak to dzisiaj przeważnie ma miejsce. Niepotrzebne majdrowanie i dłubanie w maszynie jest najczęstszą przyczyną, śmiało rzec można, jedyną przyczyną, poza wypadkami poważniejszemi, powodującemi zakłócenie działania tych instalacyj.

Jeżdżę już od bardzo dawna, jeszcze z czasów przedwojennych, szofera nie trzymałem nigdy, mam więc nieco doświadczenia co do przyczyn niedomagań samochodowych.

Przed dwudziestu laty można jeszcze było mówić o tych lub innych wadach tego lub innego systemu zapalania, o psuciu się bez najmniejszego powodu, dzisiaj jednak instalacje i systemy zapalania są nierównie pewniejsze w działaniu, a co do trwałości, to stoją nieskończenie wyżej od skomplikowanych systemów przeszłości. Stosunek jest mniej więcej taki, jak w urządzeniu smarowania dawniej i dzisiaj.

Jaknajmniej kręcić przy samochodzie, jaknajmniej ulepszać go, a więcej będzie można jeździć niźli reparować.

N. G.

HUMOR

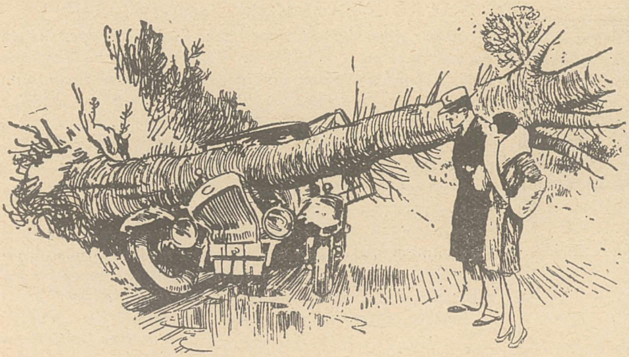


Pani (podczas nauki jazdy): — Pan twierdzi, że nie umiem z trzeciego biegu przełączyć na wsteczny? Zaraz panu udowodnię!

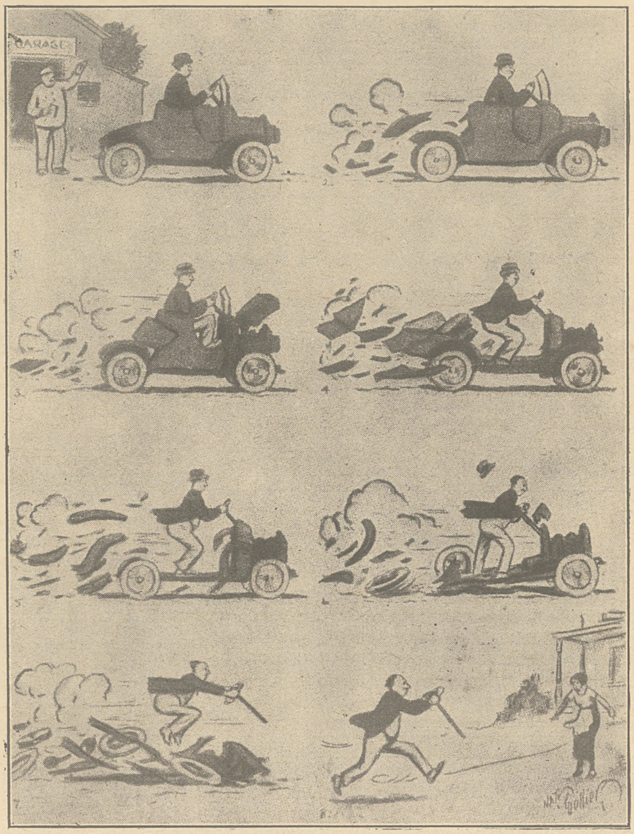
— Oto jest mój nowy samochód. Używany. Kupno okazyjne. Ładny, prawda?

— Hm...

— Wczoraj zapytałem jednego ze znajomych jak mu się podoba moja maszyna. Czy pan wie, co ten idjota powiedział? Powiedział, że to jest stara taczka. No, ale miał za swoje, zboksowałem go na nic i pogotowie ratunkowe odwiozło go do domu. Ale, ale, niechże pan mi wreszcie powie, tak zupełnie szczerze, jak się panu podoba maszyna?



Żona (z irytacją): — A ja ci mówię, że to nie jest buk, lecz dąb!



Krótka historja pana Hieronima, który kupił samochód „wyjątkowo okazyjnie".

Kontrakt

Panowie Cederbaum i Kugelszwanc, zawzięci konkurenci w handlu samochodowym doszli do przekonania, że jednak będzie korzystniej założyć wspólną firmę. Notarjusz odczytuje poszczególne paragrafy kontraktu. Kugelszwanc zdaje się niezupełnie zadowolony. Notarjusz, który to zauważył, zwraca się do niego:

— Panie Kugelszwanc, czy pan ma jeszcze jakie życzenia?

— Ach, nieee.

— Niech się pan nie żenuje, niech pan otwarcie mówi o co panu chodzi.

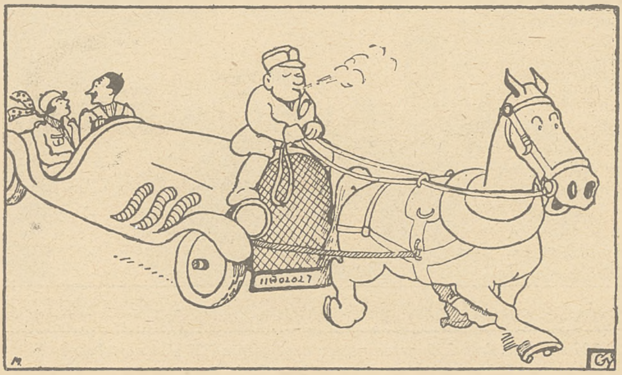
— Nu, to niech pan pisze: paragraf 84.

— Cóż ma być w tym paragrafie?

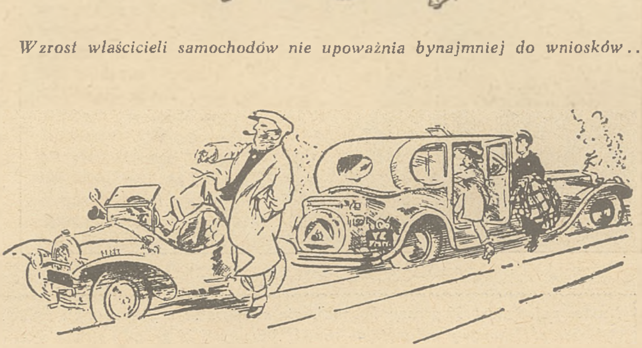
— Ach, drobnostka: przy płajcie zysk dzieli się dokładnie na równe części.



Wzrost właścicieli samochodów nie upoważnia bynajmniej do wniosków...



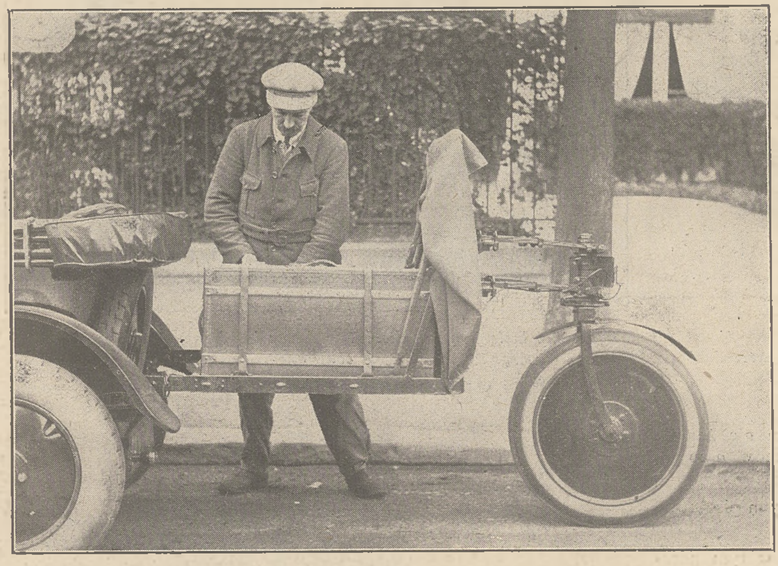
Ona: — Czy nie byłoby dobrze, abyś odkupił konia od tego człowieka? Jeszcze nigdy nie jechaliśmy tak gładko i spokojnie, jak teraz!



...co do wielkości pojazdu.

Rozmaitości ze świata



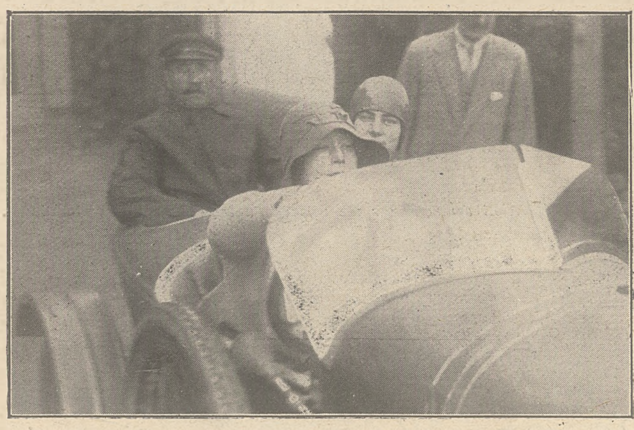


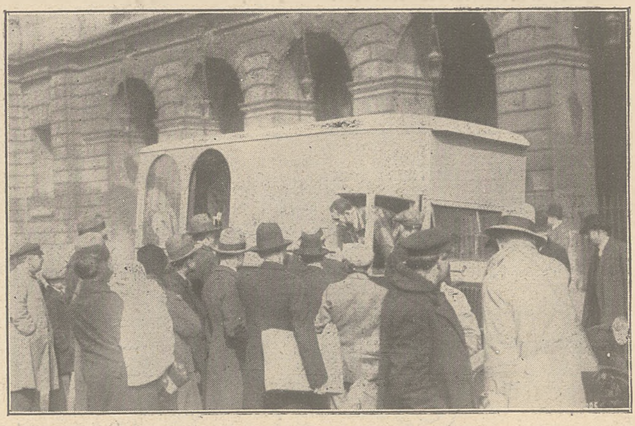
U góry: Amerykański sportsman, Malcolm Pope, ustalił podczas ostatnich wyścigów w Winter Haven na Florydzie nowy rekord szybkości dla łodzi motorowych z silnikiem przyczepnym, osięgając szybkość 45,05 mil na godzinę (73,21 km/godz.) Fot. New York Times

W środku: Dla właściciela małego samochodu zabieranie większego bagażu na dłuższą podróż zawsze było trudnym problemem. Pewien Paryżanin skonstruował więc specjalną przyczepkę bagażową, która jego zdaniem rozwiązuje wszystkie trudności. Przyrząd ten składa się z niewielkiej platformy jednokołowej, połączonej ze samochodem zapomocą dwóch zawiasów. Przyczepka zaopatrzona jest w dobre resory i pokrowiec, chroniący walizy przed kurzem i deszczem. Fot. New York Times

Na dole po lewej: Królowa-matka rumuńska, Ileana, odbywająca obecnie podróż po Francji, odwiedziła siostrę wielkiego księcia Cyryla w jej posiadłościach w Bretanji. Na rycinie: Królowa Ileana przy kierownicy samochodu. Fot. Wide World

Na dole po prawej: P. Amiguet, artysta-malarz szwajcarski, zmontował na samochodzie kompletne atelier malarskie i wyruszył w podróż naokoło świata. Na rycinie: Samochód p. Amiguet, przy wyjeździe z Paryża, otoczony tłumem ciekawych. Fot. Wide World





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.